

Vergaderjaar 2000–2001

## 27 400 XII

### Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2001

Nr. 2

#### MEMORIE VAN TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE		blz.
<b>A.</b>	<b>ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET WETS- VOORSTEL</b>	<b>2</b>
	Wetsartikelen 1 en 2 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)	2
	Wetsartikel 4 (agentschapsbegrotingen)	2
<b>B.</b>	<b>ALGEMENE TOELICHTING BIJ DE BEGROTING</b>	<b>3</b>
<b>C.</b>	<b>TOELICHTING PER BEGROTINGSARTIKEL</b>	<b>37</b>
	1. Uitgaven en verplichtingen	37
	2. Ontvangsten	218
<b>D.</b>	<b>TOELICHTING BIJ DE AGENTSCHAPSBEGROTINGEN</b>	<b>257</b>
<b>E.</b>	<b>BIJLAGEN BIJ DE BEGROTING</b>	<b>285</b>
Bijlage 1	Personeelsgegevens	286
Bijlage 2	Wetgeving	288
Bijlage 3	Moties en toezeggingen	298
Bijlage 4	Circulaires	310
Bijlage 5	Aanbevelingen Nationale Ombudsman	312
Bijlage 6	Subsidiebijlage	313
Bijlage 7	Evaluatieonderzoek	325
Bijlage 8	Economische en functionele classificatie	351
Bijlage 9	Voorlichtingsuitgaven	353
Bijlage 10	Convenanten	355

## **A. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING BIJ HET WETSVOORSTEL**

### **Wetsartikelen 1 en 2 (uitgaven/verplichtingen en ontvangsten)**

De begrotingen die onderdeel uitmaken van de Rijksbegroting, worden op grond van artikel 1, derde lid, van de Comptabiliteitswet elk afzonderlijke bij de wet vastgesteld. Het onderhavige wetsvoorstel strekt ertoe om de begroting van het ministerie van verkeer en waterstaat voor het jaar 2001 vast te stellen.

Alle voor dit jaar vastgestelde begrotingswetten tezamen vormen de Rijksbegroting voor het jaar 2001. Een toelichting bij de Rijksbegroting als geheel is opgenomen in de Miljoenennota 2001.

Met de vaststelling van deze wetsartikelen wordt de in de begrotingsstaat opgenomen begroting van uitgaven en de ontvangsten voor het jaar 2001 vastgesteld. De in die begroting opgenomen begrotingsartikelen wordt door middel van een algemene toelichting en een toelichting per begrotingsartikel toegelicht in de onderdelen B en C van deze memorie van toelichting.

### **Wetsartikel 4 (agentschapsbegrotingen)**

Met de vaststelling van dit wetsartikel wordt de in de begrotingsstaat opgenomen begroting van baten en lasten en van kapitaaluitgaven en -ontvangsten van de agentschappen Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut en Rijksdienst voor Radiocommunicatie voor het jaar 2001 vastgesteld. De in die begrotingen opgenomen begrotingsartikelen worden door middel van een algemene toelichting en een toelichting per begrotingsartikel toegelicht in onderdeel D van deze memorie van toelichting.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, derde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State.

## **B. ALGEMENE TOELICHTING BIJ DE BEGROTING**

	<b>blz.</b>
<b>1. VOORWOORD</b>	<b>4</b>
<b>2. ALGEMEEN</b>	<b>5</b>
2.1 Reikwijdte	5
2.2 Actuele ontwikkelingen	5
2.2.1 Algemeen	5
2.2.2 De belangrijkste budgetverhogingen	5
2.2.3 Budgettair kader	5
2.3 Het integrale beleid van Verkeer en Waterstaat	7
<b>3. OVERIGE ONDERWERPEN</b>	<b>25</b>
3.1 Financieel beheer en bestuurlijke ontwikkelingen	25
3.2 Voortgangsrapportage zelfstandige bestuursorganen 2000	25
3.3 Personeel en Organisatie	27
3.4 Emancipatie	30
<b>4. AFKORTINGENLIJST</b>	<b>31</b>

## **1. VOORWOORD**

We leven in een dynamische delta die wordt gevormd door de stromen water, verkeer en informatie die er doorheen gaan. Die stromen kennen ieder hun eigen snelheid.

Datacommunicatie verloopt tegenwoordig met de snelheid van het licht, en de ontwikkelingen in de ICT-markt gaan razendsnel. Bijna dagelijks worden nieuwe technologieën geïntroduceerd. Markten worden opengebroken en veroverd in een ongelooflijk tempo. Veiligheid en betrouwbaarheid vergen in zo'n turbulente omgeving extra aandacht.

De mobiliteit van personen en goederen groeit al jaren gestaag, maar de druk op de infrastructuur bereikt kritische waarden en de technologische innovaties bieden daarvoor slechts deels soelaas. Bovendien eist het verkeer nog dagelijks té veel slachtoffers.

De waterstromen in ons land volgen al eeuwen hun bedding, en zullen dat nog eeuwen blijven doen. Met dijken, gemalen, polders en stuwen wisten we het water te bedwingen. Klimaatveranderingen, een stijgende zeespiegel, toenemende neerslag en bodemdaling dreigen het moeizaam bereikte evenwicht te verstoren.

Dit alles vraagt om een heldere visie op een aantal dominante ontwikkelingen in onze samenleving als basis voor een effectief beleid van Verkeer en Waterstaat. Bij alle verschillen per beleidsterrein blijft daarbij de centrale doelstelling overeind: een welvarend, veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland.

## **2. ALGEMEEN**

### **2.1 Reikwijdte**

In het algemeen deel van de Memorie van Toelichting (MvT) op de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) wordt aandacht besteed aan de beleidsvoorbereiding en uitvoering van zaken die niet in het Infrastructuurfonds (IF) zijn opgenomen. De Memorie van Toelichting op het IF richt zich op de uitvoering van beleid op de infrastructuurfondsterreinen.

Zo zijn er bijvoorbeeld voor luchtvaartaanlegingen en telecommunicatie en postzaken geen artikelen op het IF. Deze worden dan ook toegelicht in de Memorie van Toelichting op de Verkeer en Waterstaatsbegroting.

Voor Rijkswaterstaatsaangelegingen wordt alleen het beleidsterrein «water» op de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) weergegeven.

### **2.2 Actuele ontwikkelingen**

#### *2.2.1 Algemeen*

In paragraaf 2.2.3 «Budgettair kader» worden de budgettaire mutaties groter dan f 10 mln gepresenteerd. Verder wordt inhoudelijk ingegaan op de integrale afwegingen. Daarna volgen de accenten per beleidsterrein. De budgettaire vertaling daarvan is te vinden in de artikelsgewijze toelichting op de begroting van Verkeer en Waterstaat.

#### *2.2.2 De belangrijkste budgetverhogingen*

In deze begroting worden diverse budgettaire mutaties voorgesteld. Budgettaire veranderingen kunnen in twee categorieën worden verdeeld: budgettaire verhogingen die binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat zijn opgevangen; en verhogingen die leiden tot verhoging van het totaal van de begroting. Hieronder volgt een korte toelichting op de twee categorieën.

#### *Budgettaire verhogingen binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII)*

Deze worden toegelicht in paragraaf 2.2.3 «Budgettair kader».

#### *Verhoging van het totaal van de begroting van Verkeer en Waterstaat*

Afgezien van de ontvangen loon- en prijscompensatie zijn er tijdens deze begrotingsvoorbereiding geen gelden aan de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) toegevoegd. Een verschuiving is opgetreden door het hanteren van het zogenaamde «bruggetje». Dit laatste impliceert dat investeringen die tot op heden niet via het Fonds Economische Structuurversterking (FES) worden gefinancierd, maar wel aan de FES-criteria voldoen, alsnog via het FES gefinancierd gaan worden. Hierdoor wordt de bijdrage uit de algemene middelen verlaagd.

#### *2.2.3 Budgettair kader*

Onderstaand overzicht geeft de begroting van Verkeer en Waterstaat weer. Het overzicht bevat de geraamde uitgaven in de jaren 2000–2004, zoals

opgenomen in de begroting 2001. Daarna volgt een korte toelichting op de belangrijkste begrotingsontwikkelingen.

**Overzicht van de begroting 2001 per beleidsterrein (in NLG mln)**

	2000	2001	2002	2003	2004
<i>Beleidsterrein</i>					
01 Algemene departementale aangelegenheden	7 718	7 975	7 994	8 105	8 295
02 Rijkswaterstaatsaangelegenheden	628	566	564	573	573
03 Personenvervoer	3 161	3 023	3 096	3 102	3 120
04 Luchtvaartaanlegenheden	371	366	306	314	286
05 Goederenvervoer	299	261	247	279	286
06 Telecommunicatie en postzaken	52	60	47	47	47
07 Meteorologische aangelegenheden	64	63	63	63	63
<b>Totaal</b>	<b>12 292</b>	<b>12 314</b>	<b>12 317</b>	<b>12 483</b>	<b>12 670</b>

Het beleidsterrein Algemene departementale aangelegenheden bestaat grotendeels uit de bijdrage aan het Infrastructuurfonds. De stijging kan verklaard worden door per saldo een stijging van de bijdrage aan het Infrastructuurfonds, een verhoging van de huisvestingskosten bestuurskern en een programmabijstelling op het terrein van de ruimtevaart.

De stijging van de uitgaven bij Personenvervoer wordt met name veroorzaakt door de toevoeging van de loon- en prijsbijstelling 2000.

De stijging in 2001 van de uitgaven voor Luchtvaartaanlegenheden wordt vooral veroorzaakt door een andere fasering van de uitgaven voor het geluidsisolatieproject Schiphol.

De daling in de uitgaven voor Goederenvervoer wordt voornamelijk veroorzaakt door de oud-voor-nieuw-regeling (als onderdeel van het internationale capaciteitsbeleid) in het kader van de herstructurering van de binnenvaart.

De stijging van de uitgaven voor Telecommunicatie en Postzaken houden enerzijds verband met het feit dat kosten voor bezwaar en beroep en repressieve handhaving niet meer kunnen worden doorberekend in de tarieven en anderzijds met de voorbereiding van het project Kenniswijk.

Onderstaande overzichten geven de belangrijkste uitgaven- en ontvangstenmutaties weer ten opzichte van de vorige ontwerpbegroting.

**Beleidsmatige verschuivingen (w.o. ombuigingen) t.o.v. raming in de vorige begroting (incl. 1e suppletoire wet 2000) groter dan f 10 mln voor de jaren 2001 t/m 2004 (in NLG mln)**

**Uitgaven**

artikel	aard van de mutatie	2001	2002	2003	2004
01.01	Huisvesting bestuurskern	15,0	13,9	0,5	0,5
05.34	Oud-voor-nieuw-regeling	–	–	30,0	30,0
06.02/03	Bezwaar en beroep/handhaving	10,0	10,0	10,0	10,0
06.10	Vorbereidingskosten Kenniswijk	12,5	–	–	–

**Ontvangsten**

artikel	aard van de mutatie	2001	2002	2003	2004
03.20	Hogere dividendontvangsten	11,0	15,0	36,9	39,9
04.11	Aanpassing ontvangsten fase 2 zonering	21,5	24,5	27,4	30,9
05.34	Oud-voor-nieuw-regeling	20,0	20,0	–	–

ad 03.20

Verkeer en Waterstaat zal bij het realiseren van een hogere dividenduitkering in 2001 uit hoofde van incidentele baten bij de NS, maximaal 140 mln. mogen aanwenden voor de veiligheidsvoorzieningen spoor (Infrafonds onderhoud rail).

**2.3 Het integrale beleid van Verkeer en Waterstaat**

**Nederland in beweging**

De mobiliteit van personen, goederen en informatiestromen is zowel een voorwaarde voor als een gevolg van de economische groei. Betrouwbare en snelle stromen van personen, goederen en informatie vormen de bloedsomloop die de samenleving draaiende houdt.

De mobiliteit verandert ingrijpend door ontwikkelingen in de informatie- en communicatietechnologie (ICT). Informatiestromen vervangen bepaalde fysieke verplaatsingen, maar omgekeerd wijst onderzoek uit dat per saldo de goederenstromen toenemen door *e-commerce*. Meer mobiliteit betekent ook: meer infrastructuur, zowel voor mensen als goederen. Meer dataverkeer betekent vooral: steeds meer en steeds nieuwe typen media en infrastructuur: per kabel, glasvezel of draadloos.

De groei van de mobiliteit komt voort uit een aantal maatschappelijke trends. De burger stelt zich steeds minder afhankelijk op, maakt vaker eigen keuzes, en wil steeds meer meemaken en doen. Processen als emancipatie, integratie en zorgdeling dragen bij aan en worden mogelijk gemaakt door de groei van de mobiliteit. Er worden steeds grotere afstanden overbrugd voor het werk, voor vakanties, om te winkelen, kinderen naar hun sportvereniging te brengen en voor sociale contacten en culturele activiteiten. Voor het overbruggen van afstanden zijn er verschillende mogelijkheden: de auto, de trein, het vliegtuig of de glasvezel.

Eten, drinken en andere produkten uit alle uithoeken van de wereld liggen – zonodig binnen 24 uur – bij de winkel om de hoek. We zijn gemaksmensen geworden die onze schaarse tijd zo efficiënt mogelijk willen

besteden. Er wordt gewinkeld op internet of besteld uit een post-ordercatalogus en goederen worden aan de deur afgeleverd. Een vergelijkbare ontwikkeling is te signaleren in het bedrijfsleven. Just-in-time management, voorraadbeperking en fijnmazige dienstverlening leiden tot een bovengemiddeld sterke toename van het goederenvervoer en dan vooral van de kleinschalige bestellingen. Gevolg is een sterke toename van het aantal vrachtwagens en vooral bestelbusjes op de wegen en in de binnensteden.

Mobiliteit hoort bij onze moderne samenleving: het is een voorwaarde voor economische groei, emancipatie en sociale bewegingsvrijheid. Mobiliteit is belangrijk en mobiliteit mag. Maar mobiliteit heeft een prijs. Samen mobiel blijven, dat is de kunst.

Mobiliteit is altijd vrijheid in gebondenheid, zeker in een land waar de ruimte schaars is. Ruimte voor mobiliteit en infrastructuur gaat ten koste van ruimte voor bijvoorbeeld natuur. De files worden langer en bedreigen de bereikbaarheid, met alle economische gevolgen van dien. De onveiligheid van verkeer en vervoer veroorzaakt grote persoonlijke en maatschappelijke schade, zowel immaterieel als materieel. Naast de direct waarneembare overlast van lawaai, stank en het grotere beslag op onze openbare ruimte, is er de uitstoot van vervuilende stoffen.

Er worden steeds hogere eisen gesteld aan onze bewegingsvrijheid en leefomgeving, maar die komen juist daardoor steeds meer onder druk te staan. Dat ging onder meer ten koste van de ruimte voor het water. Een stijgende zeespiegel, inklinkende bodem en toenemende neerslag confronteren ons met de noodzaak om ruimte te reserveren voor water bij de rivieren en aan de kust.

*Een vernieuwde publieke inzet: samen met burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties*

Overheid, burgers en bedrijfsleven maken samen de maatschappij tot wat zij is. De samenleving is de resultante van de ontelbare keuzes die we iedere dag weer maken. Alle partijen hebben dan ook hun eigen verantwoordelijkheid voor de oplossing van de problemen op het terrein van Verkeer en Waterstaat. Veiligheid is vooral een kwestie van onveilig gedrag en de file, dat zijn we zelf. Dat besef ligt mede ten grondslag aan nieuwe verhoudingen tussen de burgers, de maatschappelijke organisaties, de gemeentelijke en provinciale overheden en het Rijk.

De centrale overheid is één van de spelers op het maatschappelijk veld. Meer dan voorheen zullen betrokkenen worden aangesproken op hun verantwoordelijkheden. Met een meer zakelijke benadering zal Verkeer en Waterstaat ervoor zorgen dat verkeer en vervoer, water en ICT bijdragen aan een duurzame verbetering van de kwaliteit van onze infrastructuur en van onze internationale concurrentiepositie, zodat het goed blijft gaan in Nederland.

De nu volgende tekst schetst het VenW-beleid tegen de achtergrond van de omgeving waarin Verkeer en Waterstaat opereert en wordt vervolgens toegespitst op onze terreinen: verkeer en vervoer (inclusief de luchtvaart), water en ICT.



## **Een moderne samenleving vereist een andere overheid**

De gebruiker centraal stellen, meer inspelen op de behoeften van de samenleving, minder zelf bouwen en tekenen, meer regisseren... de nieuwe verhouding die wordt nagestreefd tussen overheid en samenleving vraagt om een andere houding van de betrokkenen met betrekking tot mobiliteitsvraagstukken. De rijksoverheid heeft niet langer de pretentie de wijsheid in pacht te hebben.

Taken worden meer gedecentraliseerd, markten worden geliberaliseerd en ontvlechting van overheidstaken krijgt aandacht. Dit laatste is bij Verkeer en Waterstaat te zien bij de reorganisatie van de Rijksluchtvaartdienst en de ophanden zijnde oprichting van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. De tendens tot decentralisering en samenwerking met het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en andere partijen leidt ertoe dat de rollen van Verkeer en Waterstaat als regisseur, toezichthouder en wet- en regelgever meer gewicht krijgen. Dat alles betekent niet dat de overheid haar verantwoordelijkheid niet neemt of zaken uit handen geeft. Juist het helder afbakenen van de verschillende verantwoordelijkheden biedt de overheid de ruimte om zich te concentreren op haar rol als medespelbepaler, stimulator van innovatie en bewaker van maatschappelijke randvoorwaarden als veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

### *De gebruiker centraal: de vrijheid om te kiezen*

De beleidsvorming van Verkeer en Waterstaat begint met denken vanuit de wensen en waarden van de gebruiker. Maatschappelijke waarden als bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid worden in alle beleidsonderdelen meegewogen en burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties worden betrokken bij de ontwikkeling van beleid. Geen dictaat, maar een constructieve dialoog.

«Denken vanuit de gebruiker» betekent ook dat er keuzes worden geboden. Dat gedachtegoed is onder meer uitgewerkt in het Nationaal Verkeer- en Vervoersplan (NVVP) dat dit jaar zal verschijnen. Het is de taak van de overheid om te zorgen dat mobiliteit beheersbaar is en dat de burger keuzevrijheid heeft. Het is aan burgers en bedrijven om te kiezen, maar daar ook de consequenties van te aanvaarden: betalen, bijvoorbeeld. De gevolgen van die keuzes mogen immers niet op andere gebruikers worden afgewenteld. Mobiliteit mag en is gewenst, maar heeft zijn prijs. Op plaatsen en tijden waarop de ruimte voor mobiliteit schaars is, zal die prijs hoger zijn dan elders.

Ook op het gebied van de verkeersveiligheid hebben burgers en overheid een gedeelde verantwoordelijkheid. Onveilig verkeer is deels een kwestie van onveilig gedrag, en daarop kunnen mensen worden aangesproken. Risico-analyses bieden de mogelijkheid om daarbij doelgroepen te onderscheiden en vervolgens gericht te benaderen: jongeren, vrachtwagenchauffeurs en ouderen, bijvoorbeeld. In het goederenvervoer wil Verkeer en Waterstaat bevorderen dat veiligheid een vanzelfsprekend onderdeel vormt van het streven naar kwaliteitsverbetering. «Safety culture» en kwaliteitsbeleid zijn in die optiek twee kanten van dezelfde medaille. De aard van de regelgeving en handhaving op het gebied van veiligheid gaat nadrukkelijker dan voorheen uit van de eigen verantwoordelijkheid van betrokkenen. De overheid geeft aan marktpartijen meer ruimte om het eigen veiligheidsbeleid in te vullen door «outcome-regelgeving» en «meta-toezicht».

### *Nationaal wat moet, decentraal wat kan*

Niet alleen de gebruiker speelt een rol in het streven naar kwaliteitsverbetering. De raakvlakken tussen verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening, waterbeheer, milieu, veiligheid en economie vragen om een integrale en gezamenlijke aanpak van mobiliteitsvraagstukken. Ook andere overheden en maatschappelijke organisaties hebben daarin een aandeel.

De verantwoordelijkheden en bevoegdheden worden daar neergelegd waar ze optimaal kunnen worden ingezet voor de oplossing van problemen. Wat op nationaal niveau moet worden opgelost, zal ook op nationaal niveau worden opgelost en wat decentraal kan, moet decentraal. In het NVVP wordt decentralisering van financiële middelen en bevoegdheden naar provincies en andere regionale overheden uitgewerkt. Wie de beleidsverantwoordelijkheid heeft, moet immers ook de middelen krijgen om het beleid gestalte te geven. Zo wordt het mogelijk maatregelen te bundelen en maatwerk per gebied te verzorgen. In het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) is een eerste stap gezet in de richting van de uitwerking van de uitgangspunten van het NVVP: namelijk het instellen van regionale mobiliteitsfondsen waarmee de vier grote steden en de regionale partners een eigen verkeers- en vervoersbeleid kunnen voeren.

Bij water gaat het om het beheer van de grote rivieren, de kust en het Natte Hart. Het is aan provincies, gemeenten en waterschappen om dat voor hun eigen gebied te doen.

### *Inspelen op de kracht van de markt*

Op het gebied van mobiliteit biedt de overheid een basiskwaliteit van bereikbaarheid, gedefinieerd in termen van snelheid en betrouwbaarheid. Als men meer wil, wordt ruimte geschapen voor privaat initiatief en/of voor de regionale overheid.

Met de nieuwe Wet Personenvervoer 2000 en de Concessiewet Personenvervoer is een basis gelegd voor marktwerking in het stads- en streekvervoer en het regionale spoorvervoer in de vorm van concessieverleningen. De nieuwe marktordening in het spoorvervoer vraagt om een andere rolverdeling tussen de overheid en de Nederlandse Spoorwegen. De taakorganisaties van de Nederlandse Spoorwegen worden onafhankelijk gemaakt van de vervoerder door overdracht van de aandelen aan de overheid. Met ingang van 2001 zal de minister zelf verantwoordelijk zijn voor de aansturing van die taakorganisaties.

Tevens wordt gewerkt aan de liberalisering van de postmarkt en het goederenvervoer per spoor en aan de privatisering van Schiphol. Uitstekende postvoorzieningen vereisen een verdere openstelling van de postmarkt die bedrijven dwingt tot concurrerend en innovatief ondernemerschap. Daartoe wordt, met inachtneming van de Europese besluitvorming, gewerkt aan een fundamentele herziening van de Postwet. Met de Nederlandse Spoorwegen wordt een prestatiecontract gesloten – een Europese primeur – voor een periode tot 2010. Belangrijkste eisen zijn een betere prestatie in de spits en een hogere punctualiteit. Uitgangspunt voor de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland is een heldere scheiding van verantwoordelijkheden van enerzijds de luchtvaartsector (luchthavenexploitant, luchtverkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen) en anderzijds de overheid. De overheid schept de kaders waarbinnen de luchtvaartsector zich kan ontwikkelen en

handhaaft de naleving hiervan. Met de mogelijke privatisering van de Luchtvaartverkeersleiding Nederland (LVNL) wordt bovendien de LVNL-organisatie tijdig gepositioneerd voor een toekomstige liberalisering van de Europese «markt» voor luchtverkeersdienstverlening.

Bij ICT richt Verkeer en Waterstaat zich op de toegankelijkheid en betrouwbaarheid van ICT-infrastructuren, en op de vorming van een open, concurrerende markt, die aanzet tot ontwikkeling en innovatie. Open en transparante frequentieveilingen en het bevorderen van liberalisering en «level playing field conditions» op Europees niveau zijn er voorbeelden van.

*Publiek-private samenwerking: de overheid als regisseur*

Het eigen investeringsprogramma kan worden geoptimaliseerd door de markt uit te dagen. Als het gaat om de verbetering van de bereikbaarheid lopen de belangen van overheid en bedrijfsleven immers op veel punten parallel. Inmiddels zijn de fundamenten gelegd voor publiek-private samenwerking, zoals bij de aanbesteding van de aanleg van de hogesnelheidslijn (HSL). De aanleg en exploitatie van betaalstroken, de andere wijze van financiering van infra-projecten en de bevordering van technologische innovaties bieden even zovele mogelijkheden voor publiek-private samenwerking. Daarnaast spelen mede-overheden en marktpartijen een belangrijke rol bij vernieuwingen van de vervoersmarkt: beide kunnen een positieve bijdrage leveren aan een efficiënt en effectief verkeer- en vervoersysteem. Te denken valt aan initiatieven op het gebied van flexibel- en telewerken, gedeeld autogebruik of *car-* en *vanpoolen*. In het BOR wordt intensief naar nieuwe mogelijkheden in deze richting gezocht. Met de sociale partners zal de minister concrete afspraken maken over vervoermanagement.

*Stromen kennen geen grenzen: een internationaal perspectief*

Water is grenzeloos, verkeer en vervoer zijn grensoverschrijdend, en het World Wide Web laat zich, evenals de milieuvervuiling, aan grenzen niets gelegen liggen.

De relatief lage snelheid van een goederentrein van Nederland naar Italië wordt bepaald door belemmerende regels en bepalingen en door de technische aansluitingsproblemen (veiligheidssystemen e.d.). De internationale dimensies van het beleidsterrein en de Europese agenda hebben inmiddels in veel beleidsvoornemens van Verkeer en Waterstaat een prominente plaats gekregen. Steeds vaker komt het nationale beleid tot stand binnen Europese kaders.

Verkeer en Waterstaat positioneert zich dan ook steeds prominenter op Europees én intergouvernementeel niveau, speelt actief in op relevante internationale ontwikkelingen en bezint zich continu op de mogelijkheden tot internationale samenwerking en beleidscoördinatie. Buitenlandse missies, overheidscontacten en kennisuitwisselingsprogramma's zijn hiervoor belangrijke instrumenten.

In internationaal verband worden afspraken gemaakt over het op elkaar afstemmen en verder ontwikkelen van vervoerssystemen. Dit is één van de belangrijkste doelstellingen in de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk (TENS).

De aanstaande uitbreiding van de EU vraagt een intensivering van de betrekkingen met de aspirant lidstaten en het verlenen van bijstand bij het

invoeren en implementeren van Europese regelgeving. Bij de toetreding van nieuwe leden ziet Nederland samen met de andere lidstaten erop toe, dat eerlijke concurrentieverhoudingen in het goederenvervoer gehandhaafd blijven.

Sommige onderwerpen kunnen het beste worden aangepakt in een breder internationaal kader dan dat van de EU. In mondiaal opererende sectoren als de luchtvaart en de zeescheepvaart bijvoorbeeld is het vaak effectiever om afspraken te maken in respectievelijk de International Civil Aviation Organisation (ICAO) en de International Maritime Organisation (IMO). Verkeer en Waterstaat speelt in deze organisaties dan ook een actieve rol. De steeds verdergaande mondialisering vergt ook dat fusies en samenwerkingsverbanden tussen bedrijven in een passend internationaal kader beoordeeld worden. Juist in de transportsector vindt een verschuiving plaats van concurrentie op de nationale markt naar concurrentie op Europese en internationale schaal.

Ook het stimuleren van innovatie krijgt steeds meer een internationaal karakter. Europese onderzoeksprogramma's als het Vijfde Kaderprogramma, dat alle terreinen van Verkeer en Waterstaat beslaat, worden gebruikt om toekomstig (Europees) beleid te onderbouwen. Verkeer en Waterstaat is ook betrokken bij de definitie van Galileo, een nieuw Europees navigatie- en plaatsbepalingssysteem met toepassingen voor de gehele transportsector. Om de Nederlandse deskundigheid op het gebied van waterbouw en -beheer in het buitenland te profileren, werkt Verkeer en Waterstaat binnen het programma «Partners voor Water» samen met andere overheden, bedrijven, kennisinstituten en andere organisaties. Daarmee wil Verkeer en Waterstaat de export van Nederlandse kennis en deskundigheid naar het buitenland bevorderen.

#### *Het eigen functioneren van Verkeer en Waterstaat*

Een overheid die op vele wijzen een beroep doet op haar omgeving om haar beleid tot stand te brengen verplicht zichzelf tot zakelijkheid, openheid en samenwerking. De samenleving moet weten wat zij kan verwachten, voor het bedrijfsleven wil Verkeer en Waterstaat een betrouwbare partner zijn en binnen de eigen organisatie moet iedereen weten waarvoor Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk is.

Deze gedachte wordt handen en voeten gegeven, bijvoorbeeld door een zakelijke verkeersdiscussie voor te staan. Het Landelijk Model Systeem (LMS) is hierbij behulpzaam. Met behulp van het LMS worden beleids-scenario's doorgerekend, en kunnen effecten van prijsbeleid en infrastructuurbeleid op vervoerstromen in beeld worden gebracht. Een CD-ROM is ontwikkeld om de werking van het model en de uitkomsten ervan bredere bekendheid te geven.

De modelanalyses zijn belangrijke input voor kosten-batenanalyses. Bij grote infrastructuurprojecten worden met behulp van een maatschappelijke kosten-batenanalyse de effecten systematisch en transparant in beeld gebracht. De leidraad, ontwikkeld in het kader van het Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur (OEEI), zal daar in de toekomst voor gebruikt worden. Bij kleinere projecten zijn experimenten opgezet om de nodige ervaring op te doen met het gebruik van de kosten-batenanalyse. Met deze ervaringen kan een eenvoudige kosten-batenanalyse voor deze categorie projecten, grotendeels gebaseerd op informatie die nu in Tracénota's is opgenomen, worden ontwikkeld en toegepast. Zo wordt besluitvorming gebaseerd op basis van zakelijke en overzichtelijke informatie. Hierbij wordt helder weergegeven wat het

gunstige effect is van maatregelen op het gesignaleerde knelpunt. De kostenraming en het kostenverloop van alle infrastructuurprojecten worden vervolgens zichtbaar gemaakt in een zogeheten MIT-Projectenboek. Dat alles moet leiden tot meer transparantie, een grotere kosteneffectiviteit en een meer outputgerichte sturing.

Ook de organisatie van het departement dient transparant te zijn. Het instellen van de Inspectie Verkeer en Waterstaat onder leiding van een inspecteur-generaal en de reorganisatie van de Rijksluchtvaartdienst dragen bij aan een heldere scheiding van beleid, uitvoering en handhaving. De verantwoordelijkheden zijn duidelijk. Als de sector haar grenzen overschrijdt, grijpt de nieuw gevormde Handhavingsdienst Luchtvaart in.

Het streven naar openheid en samenwerking vereist een flexibeler beleidsvorming en -uitvoering. Geen starre blauwdrukken, maar scenario's die mee kunnen bewegen met de dynamiek van de processen die het ministerie probeert te beïnvloeden. In het NVVP zal dan ook worden gewerkt met een tweejaarlijkse dynamische beleidsagenda, die zal worden aangeboden aan de Staten-Generaal. Daarin wordt verslag gedaan van de resultaten en van de voortgang van de aangekondigde acties. Indien noodzakelijk worden de plannen bijgesteld op basis van voortschrijdende inzichten.

### **Kwaliteit vraagt om een duurzaam evenwicht**

#### *Verkeer en vervoer: betrouwbaar, snel en veilig*

De hoofdlijn van het beleid voor verkeer en vervoer via land, lucht en water is de mobiliteit mogelijk te maken en op een maatschappelijk verantwoorde wijze in goede banen te leiden. De verkeersstromen zijn meer dan een optelsom van de individuele mobiliteitsbehoeften van de Nederlanders. Voortdurend moeten er afwegingen worden gemaakt tussen individuele mobiliteitsbehoefte, veiligheid, economie en milieu. Voor het goederenvervoer is de uitdaging te komen tot een meer «vervoersefficiënte economie».

Om dit te bereiken wordt invulling gegeven aan vier beleidsthema's:

- versterking netwerk;
- efficiëntie;
- veiligheid;
- duurzaamheid.

Het gaat hier om centrale thema's die verder uitgewerkt worden in het Nationaal Verkeer- en Vervoersplan.

Verkeer en Waterstaat stelt zich verantwoordelijk voor de basiskwaliteit van verkeer en vervoer. In het wegvervoer gaat het om een hoofdwegenet met een voorspelbare reistijd. Daarbij is betrouwbaarheid even belangrijk als snelheid. Voor Nederland als geheel wordt een basiskwaliteit gehanteerd in de vorm van een rijsnelheid in de spits van gemiddeld ten minste 60 km per uur op trajectniveau. Bij het spoornet is de kwaliteitseis, naast snelheid, vooral dat er hoge frequenties kunnen zijn in de Randstad en voldoende frequenties elders in het land. Bij de luchtvaart wordt de kwaliteit bepaald door de private aanbieders. In de nota Toekomst van de Nationale Luchthaven is bepaald dat de groei van de luchtvaart opgevangen dient te worden op de bestaande locatie Schiphol, binnen de normen die de overheid aan het luchtverkeer stelt. Het project Maatschappelijke Optimale Benutting Schiphol (MOBS) maakt helder hoe door introductie van het principe Schiphol als bedrijf in de

komende jaren binnen de gestelde geluidsgrenzen toename van het aantal vluchten mogelijk is. De mogelijkheid voor een nieuwe nationale luchthaven in zee voor de periode na 2010 is onderzocht en niet haalbaar gebleken. Het kabinet wil op voor de verdere toekomst een luchthaven in zee niet geheel uitsluiten en zal daarom hiervoor een studieprogramma starten.

#### *Goede infrastructuur en een efficiënt gebruik*

Benutten, beprijzen en bouwen vormen de hoekstenen van het verkeer- en vervoersbeleid voor de komende twintig jaar. De belangrijkste middelen om de verhouding tussen vraag en aanbod te optimaliseren zijn het beter benutten van de beschikbare capaciteit, het selectief investeren in uitbreiding van capaciteit op de grootste knelpunten en het variabiliseren van kosten van verplaatsingen. Dit wordt gedaan vanuit een integraal perspectief. Het streven is om één efficiënt, veilig en duurzaam multimodaal netwerk van weg, lucht-, vaar- en spoorwegen, pijpleidingen, havens, mainports en terminals tot stand te brengen.

Benutting is het aangewezen instrument om de schaarse ruimte zo min mogelijk te belasten én om de dure investeringen in infrastructuur zo goed mogelijk te laten renderen. Investeringen in meer asfalt en openbaar vervoer alleen zijn onvoldoende. Om bestaande weg-, rail- en watersystemen efficiënter te benutten, zullen technologie en telematicadiensten steeds intensiever worden ingezet. Daarbij valt te denken aan het verder ontwikkelen van dynamische toeritdosering, (tijdelijke of variabele) extra rijstroken binnen het bestaande wegprofiel, verbeterde informatieverstrekking aan reizigers en goede plaatsbepalingen navigatie-infrastructuur.

De bestaande railinfrastructuur is intensiever te gebruiken door de ontwikkeling van betere (elektronische) veiligheidssystemen (BB21) en verhoging van de spanning van de bovenleiding. Een ander voorbeeld van benutting van het innovatie-potentieel van telecommunicatie-ontwikkelingen in verkeer en vervoer is de invoering van de elektronische voertuigidentificatie (EVI). Begin 2002 zal een invoeringsstrategie gereed zijn voor de invoering van voertuiggebonden telematicadiensten op basis van EVI. De meest basale toepassing daarvan is het elektronisch kenteken.

Vervoerssystemen kunnen ook beter en efficiënter worden benut door per traject een optimale mix van de verschillende vervoersvormen te maken. In het personenvervoer gebeurt dat via het zogeheten ketenbeleid, dat is gericht op aansluiting van het openbaar vervoer op auto, fiets en taxi. Voor het goederenvervoer is het zogeheten intermodaal vervoerbeleid ontwikkeld, om goederenstromen van de weg te verleggen naar het spoor en de binnenvaart en om ze via soepel werkende ketens zo efficiënt mogelijk af te wikkelen.

De middelen daartoe zijn de beïnvloeding van transportkennis van verladers en vervoerders, de subsidiëring van de ontwikkeling van overslagpunten, het voeren van een corridorbeleid en de concentratie van economische activiteiten rond multimodale knooppunten. Doel is om het infrastructuurnetwerk optimaal te benutten en de flexibiliteit in de keuzen van vervoerwijzen te vergroten.

Er zijn ook andere manieren om een maatschappelijk efficiënt goederenvervoer te bereiken. Het gaat hier om een betere benutting van de vervoermiddelen en meer uniformiteit en standaardisatie in regelgeving ten aanzien van stedelijke distributie. Een belangrijke voorwaarde voor het ontstaan van een efficiënt goederenvervoersysteem is dat er investerin-



gen en innovaties plaats vinden door de vervoerssectoren. Verkeer en Waterstaat bevordert dit en stelt randvoorwaarden teneinde een goede marktwerking te bevorderen.

De technologie biedt tegenwoordig de mogelijkheden om de daadwerkelijke mobiliteitskosten door te berekenen aan de individuele (auto)mobilist in de vorm van tarieven voor mobiliteit. De achterliggende bedoeling is om de gebruiker bewust te laten kiezen voor de wijze en het moment waarop hij zich verplaatst. Wie meer rijdt betaalt meer, wie de auto laat staan hoeft er minder aan uit te geven. Belangrijk onderdeel van het BOR is de proef met spitstarieven die in 2002 van start gaat op elf plaatsen rond de vier grote steden.

Het spitstarief geldt alleen voor weggebruikers die op werkdagen 's ochtends tussen zeven en negen uur naar de steden rijden. Zij betalen dus alleen voor het gebruik van infrastructuur op die plaatsen en momenten dat hij schaars is. Het spitstarief is vergelijkbaar met het hogere tarief voor het reizen met de trein vóór 9 uur 's ochtends en het piekurentarief voor het telefoonverkeer. Mocht na twee jaar blijken dat het aantal files niet substantieel is beïnvloed, dan stopt de proef met het spitstarief. Er worden ook proeven genomen met betaalstroken en tolwegen. In het wetsvoorstel «Bereikbaarheid en mobiliteit» zijn dit jaar algemene regels geformuleerd voor het hanteren van spits-, tol- en doorstroomtarieven, mede in het licht van de mogelijkheden die zij kunnen bieden voor de bekostiging van nieuwe wegen. Parallel aan dit alles wordt verdere variabilisatie van de autokosten voorbereid.

Waar tariefbeleid en benutting niet voldoende soelaas bieden, kiest Verkeer en Waterstaat voor bouwen. Nieuwe tracés en daarmee nieuwe doorsnijdingen van het landschap worden getracht te vermijden vanwege kostenaspecten en versnippering van het landschap. Met het oog daarop wordt strategisch ruimte gereserveerd langs bestaande snelwegen en spoorwegen en worden de mogelijkheden van ondergronds bouwen en meervoudig ruimtegebruik onderzocht. Uitgangspunt is dat na een zakelijk debat over kosten en baten in een concrete situatie de meest passende oplossing wordt gekozen. Al naar gelang de omstandigheden verdient soms autogebruik en dan weer het gebruik van openbaar vervoer de voorkeur. Rendabel openbaar vervoer vraagt om een hogere vervoerswaarde en dus om aansluiting van woon- en werklokaties. Er is duidelijk een relatie tussen de keuze van infrastructuur en de planning van woningbouwlocaties en daarmee dus met de ruimtelijke inrichting van Nederland.

Bij dat al houdt Verkeer en Waterstaat oog voor de bijdrage die een goede behartiging van de ruimtelijke ordening kan leveren aan de kwaliteit van de samenleving. Een goed voorbeeld daarvan is de meer integrale benadering van de ontwikkeling van de mainports Schiphol en Rotterdam en – in samenhang daarmee – van de hele Randstad. Verkeer en Waterstaat werkt aan een omgeving waarin het goed wonen, werken en recreëren is.

Een goed vestigingsklimaat voor zowel bedrijven als mensen in en rond de mainports is immers van belang voor het behoud en de versterking van de concurrentiepositie van Nederland. Ook het concept van de Deltametropool draagt bij aan de benadering van de Randstad als geheel. In een economie die zich kenmerkt door een toenemende internationalisering vervullen slechts een beperkt aantal steden, metropolen, een belangrijke positie. Kenmerkend daarvoor is de concentratie van kapitaal, kennis en cultuur; facetten met een mondiale uitstraling. Het project

Deltametropool beoogt de Randstad verder te ontwikkelen tot een samenhangende stedelijke regio, en vanuit dat perspectief wordt gekeken naar mogelijkheden om de algehele kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren, om de leefbaarheid te vergroten en de congestie te bestrijden. Tijdens de discussie rond het BOR heeft het kabinet zich verplicht tot de realisatie van een snelle treinverbinding tussen de vier grote steden. Over de vormgeving daarvan wordt besloten op basis van de vijfde Nota Ruimtelijke Ordening en het Nationaal Verkeer- en Vervoersplan. Een mogelijke invulling van die gedachte is het «Rondje Randstad», een snelle en hoogfrequente OV-verbinding, waardoor de steden in de Randstad in reistijd gemeten naar elkaar toegroeien en hun onderlinge samenhang wordt vergroot. Tegelijkertijd moet het «Rondje Randstad» het openbaar vervoersysteem in Nederland een kwaliteitsimpuls geven. Uiteraard zal daarbij ook het gebruik van bestaande infrastructuur worden meegenomen en afgewogen.

#### *Versterking van het infrastructuurnetwerk*

Tot 2010 brengt Verkeer en Waterstaat met de uitvoering van het MIT-projectenboek verbeteringen aan in het infrastructuurnetwerk in het hele land. Daarin is een aanzienlijk investeringsprogramma voor het openbaar vervoer opgenomen. Een aantal maatregelen uit het MIT-projectenboek is versneld en vormen samen met aanvullende projecten het BOR. Het is een inhaalslag voor een gebied waar de problemen van verkeer en vervoer het meest knellend zijn. Bijna de helft van de ruim 6 miljoen auto's en vrachtwagens in Nederland rijdt dagelijks rond in de Randstad, vooral in en rond de grote steden. Met de maatregelen uit het BOR wil Verkeer en Waterstaat de bereikbaarheid van de Randstad in 2010 op hetzelfde niveau brengen als in de rest van Nederland. Het Regeerakkoord 1998 is in die zin aangepast. Verbetering van de bereikbaarheid buiten de Randstad komt aan de orde in het NVVP en de 5e Nota Ruimtelijke Ordening.

De in het BOR overeengekomen pakketten maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid bestaan uit maatregelen om de bestaande infrastructuur beter te benutten, maatregelen om de vraag naar infrastructuur en mobiliteit op piekmomenten terug te dringen, en initiatieven voor het openbaar vervoer en de aanleg van nieuwe wegen. Deze maatregelen hebben in de optiek van het kabinet een onverbreekelijke samenhang.

De voornaamste onderdelen van het BOR-pakket zijn:

#### *a. Regionale mobiliteitsfondsen*

Deze fondsen worden gevoed door alle betrokken bestuurlijke partners. Dit kunnen het rijk, de provincie en/of gemeenten zijn, maar ook waterschappen kunnen ertoe behoren. De fondsen hebben ten doel regionale bestuurders maatwerk te kunnen leveren. De regionale fondsen bieden regio's de mogelijkheid om een substantieel eigen verkeers- en vervoerbeleid te voeren.

#### *b. Een impuls voor openbaar vervoer en hoofdwegen*

Met het BOR wordt aan infrastructuurbeleid, zoals dat mede voor de periode tot en met 2010 is vastgelegd in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT), een versnelling gegeven en een intensivering toegepast. De voorgestelde versnelling en intensivering zijn gericht op de belangrijkste knelpunten in de bereikbaarheid van de Randstad en de regio's daarbinnen, waarbij voor het openbaar vervoer een belangrijke rol is weggelegd.



- c. *Het bieden van meer keuzen voor de (auto)mobilist*  
De (auto)mobilist gaat meer betalen naar rato van gebruik. Het is de bedoeling dat de consument daardoor een bewuster mobiliteitsgedrag gaat vertonen. De keuzemogelijkheden voor de automobilist nemen toe. Op plekken waar betaalstroken worden aangelegd, kan hij ervoor kiezen tegen betaling gebruik te maken van de afgezonderde betaalstrook of gebruik te maken van een parallelle baan zonder betaling. Bij tolwegen bestaat de keuze uit de tolweg of een alternatieve route. Te allen tijde is het mogelijk om te kiezen voor alternatieven in de vorm van openbaar vervoer, carpoolen, buiten de spits reizen of thuiswerken.
- d. *De introductie van tarieven voor mobiliteit en bereikbaarheid*  
Diverse vormen van tariefstelling en gefaseerde invoering ervan worden mogelijk. Vanaf 2002 wordt begonnen met proeven voor het spitstarief. Daarnaast worden in diezelfde periode proeven met betaalstroken gestart. Vanaf 2006 zullen op basis van verdere concrete planuitwerking en de bijbehorende constructies met vormen van publiek-private samenwerking (PPS) betaalstroken en tolwegen in gebruik kunnen worden genomen. Een kilometertarief met in elk geval een verlaging of afschaffing van de motorrijtuigenbelasting zal naar verwachting het spitstarief op termijn (rond 2010) vervangen. Verdere uitbreiding van de wegen met het betaalstrooktarief en het toltarief is ook na 2010, wanneer introductie van het kilometertarief reëel is, een mogelijkheid.
- e. *Publiek-private samenwerking inzake infrastructuur*  
Voor de aan te leggen tolwegen en betaalstroken – dit betreft niet de genoemde proeven – is samenwerking tussen private partijen, het rijk en regionale partijen van groot belang, waarbij de investeringen, de risico's en de opbrengsten daar neergelegd worden waar deze het beste kunnen worden beheerst. De daarbij te kiezen juridische samenwerkingsvormen zullen nog worden bepaald.
- f. *Modernisering van de wetgeving*  
De juridische basis voor mobiliteitstarieven en regionale mobiliteitsfondsen krijgt vorm in het wetsvoorstel Bereikbaarheid en mobiliteit.
- g. *Flankerende maatregelen*  
Het BOR bestaat ten slotte uit regionaal toegespitst flankerend beleid. Het gaat dan om maatregelen rondom bijvoorbeeld locatiebeleid, parkeerbeleid, fietsbeleid, telewerken en vervoermanagement.

Na het kabinetsbesluit over het BOR op 19 mei 2000 is in bestuurlijk overleg vastgesteld dat de betrokken bestuurlijke partijen bindende convenanten zullen sluiten met het rijk. Deze convenanten zijn essentieel voor het tijdig starten van de uitvoering van BOR, met name gelet op de proeven met het spitstarief en met betaalstroken enerzijds en de instelling, de spelregels en de voeding van de regionale mobiliteitsfondsen anderzijds. Over de financiële achtergronden en de projecten van het BOR wordt ingegaan in de Memorie van Toelichting bij de begroting van het Infrastructuurfonds en in het MIT-Projectenboek.

*Gericht investeren in veiligheid*

Voor verkeersveiligheid zal het NVVP uitgaan van minstens 25% minder verkeersdoden en -gewonden in 2010 ten opzichte van 2000. Een nevendoelstelling is dat het buitenproportioneel grote aandeel van het

vracht- en bestelverkeer in de verkeersonveiligheid wordt teruggebracht tot maatschappelijk aanvaardbare proporties. Als Verkeer en Waterstaat die belofte wil waarmaken, moet het ingezette beleid met kracht worden voortgezet.

De daling van het aantal verkeersdoden in 1998 is in 1999 niet doorgezet. Er is zelfs sprake van een lichte stijging. Alhoewel de doelstelling voor het jaar 2000 reeds in 1998 is gehaald is deze stijging van het aantal verkeersdoden een zorgwekkende ontwikkeling, die nauwlettend gevolgd zal worden.

Met behulp van risiconormen wordt duidelijk waar de risico's groot zijn. Op basis hiervan kunnen maatregelen genomen worden om de veiligheid te verhogen. Momenteel wordt deze zogeheten risicobenadering uitgewerkt, samen met de decentrale overheden en betrokken private partijen.

De afspraken over infrastructurele aanpassingen die de overheden gezamenlijk hebben vastgelegd in het convenant Duurzaam Veilig vormen de spil van het veiligheidsbeleid op de weg. De meeste inspanning zal worden verricht op die terreinen waar het veiligheidseffect het grootst is. Voor de verkeersveiligheid op de weg liggen de grootste knelpunten op regionale en lokale wegen. De nationale doelstellingen worden daarom ook vertaald in regionaal gedifferentieerde doelstellingen of streef-beelden. Bovendien is het doel het onderliggende wegennet te ontlasten door het hoofdwegennet te optimaliseren. Dat is gunstig voor zowel de leefbaarheid als de veiligheid. De veiligheid op de snelwegen wordt door Verkeer en Waterstaat bevorderd en gestimuleerd met een verschuiving van verkeersstromen van de gemeentelijke en provinciale wegen (waar de meeste ongelukken gebeuren) naar de snelwegen. Bijkomend voordeel is dat het aantal doorsnijdingen van het landschap beperkt blijft en dat daardoor de overlast blijft geconcentreerd op een beperkt aantal routes. Wellicht dat op termijn zelfs enkele wegen in landelijke gebieden gesloten kunnen worden.

Veiliger verkeersgedrag wordt door Verkeer en Waterstaat gestimuleerd onder andere met campagnes betreffende alcohol- en medicijngebruik in het verkeer, telefoneren in de auto en asociaal rijgedrag. Bij de uitvoering daarvan is het belangrijk dat ook private partners zich binden aan de bestaande afspraken over verkeersveiligheid. Het overleg met de verzekeringsmaatschappijen over het terugdringen van het alcohol-misbruik is daarvan een voorbeeld.

Met technologie langs de weg en in de auto kan behalve de doorstroming ook de veiligheid worden verbeterd. Getracht wordt veiligheidswinst te boeken door auto's botsveiliger te maken en bijvoorbeeld de dode-hoek-problematiek bij bestel- en vrachtwagens op te lossen. Het concept van de intelligente snelwegen krijgt vorm door geavanceerde technieken die de rijtaken van de automobilisten vergemakkelijken of zelfs gedeeltelijk overnemen. Met experimenten betreffende onder meer automatische voertuiggeleiding en automatische snelheidsbeïnvloeding loopt Nederland in Europees verband voorop.

De veiligheid van de «omgeving» van verkeers- en vervoersactiviteiten blijft onverminderd van belang. Daarbij staat de voortgang in het

ontwikkelen en operationaliseren van risicobeleid en risiconormering centraal. Dit heeft vooral betrekking op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Op het terrein van de luchtvaart is het streven om (conform de Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart, Tweede Kamer 1995–1996, 24 804, nr. 2) het veiligheidsniveau zowel nationaal als internationaal zodanig te verbeteren dat de groei van het vliegverkeer niet leidt tot meer ongevallen en slachtoffers. Met dat doel neemt Verkeer en Waterstaat onder meer actief deel aan internationale programma's voor verhoging van de luchtvaartveiligheid. Tevens zal het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) worden gevraagd een onderzoek te verrichten naar een causaal model voor externe veiligheid.

#### *Bijdragen aan een leefbaar Nederland*

Met investeringen in de infrastructuur voegt Verkeer en Waterstaat veelal gezichtsbepalende elementen toe aan het Nederlandse landschap. Met de vormgeving en de landschappelijke inpassing van infrastructurele projecten wordt bijgedragen aan de verbetering van de leefbaarheid.

De integrale gebiedsgerichte aanpak is hiervoor van belang. In de nieuwe Architectuurnota Ontwerpen aan Nederland 2001–2004 is vastgelegd dat naast de technische en economische mogelijkheden ook de vormgeving van grote infrastructurele projecten deel moet uitmaken van het proces van planvorming.

Voorts streeft Verkeer en Waterstaat ernaar om de economische ontwikkeling en de groei van de mobiliteit los te koppelen van de milieubelasting. De economie en de mobiliteit kunnen blijven groeien, terwijl de daarmee gepaard gaande milieubelasting afneemt. Dit vereist een verbetering van de logistieke efficiency in de hele productieketen. Een van de methoden om dat doel te bereiken is transportpreventie, waarbij producenten en consumenten nadenken over de invloed van hun eigen handelen op de vraag naar transport. Producenten kunnen bij de inrichting van productieprocessen bijvoorbeeld zoeken naar mogelijkheden om het vervoer van fysieke eindproducten te beperken. Het subsidieprogramma Transportpreventie heeft geresulteerd in concrete voorbeelden van de vermindering van de behoefte aan transport. Die vormen de basis voor gezamenlijke beleidsontwikkeling met VROM, EZ en LNV, die begin 2001 mogelijk zal leiden tot een uitspraak over de mate waarin het Rijk middelen wil inzetten om transportpreventie te ondersteunen.

Ook het verminderen van de uitstoot van verontreinigende stoffen en de geluidsoverlast maken deel uit van het beleid van Verkeer en Waterstaat om de leefbaarheid van Nederland te bevorderen. Een heldere normstelling en vervolgens een strakke handhaving blijft daarvoor noodzakelijk. Voorbeelden op dit gebied zijn de EU-kaderrichtlijn Water en het nieuwe normenstelsel voor Schiphol. Het kabinet heeft eind 1999 besloten om op Schiphol ook voor de lange termijn beheerste groei van de luchtvaart mogelijk te maken. In 2003 treedt een nieuw, objectiever en beter te handhaven normenstelsel voor milieu en veiligheid in werking, alsmede een stelsel van regels voor het gebruik van landings- en startbanen. De voorbereiding van beide genoemde besluiten, waaronder het opstellen van een milieurapportage, is inmiddels gestart. Voor de factoren geluid, externe veiligheid, geur en luchtkwaliteit worden strakke grenzen getrokken waarbinnen de luchtvaartsector de ruimte voor verdere groei moet creëren. Niet het aantal vliegbewegingen, maar de daadwerkelijk

gemeten overlast is bepalend voor het aantal vluchten dat mogelijk is. Nederland loopt voorop met het stellen van milieugrenzen aan zijn nationale luchthaven. Het nieuwe normsysteem is een van de strengste ter wereld. Bovendien loopt een mondiaal uniek onderzoeksprogramma naar de gezondheid van de omwonenden van Schiphol.

In het goederenvervoerbeleid geldt voor alle modaliteiten dat ze zo stil, schoon en zuinig mogelijk moeten zijn. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft in 2000 een NOx- en deeltjesnorm vastgesteld voor de nieuwe binnenvaartmotoren. Deze norm treedt in 2002 in werking en moet resulteren in een reductie van de huidige NOx-uitstoot met 25 procent.

In de zeescheepvaart wordt onder meer gewerkt aan verlaging van de milieubelasting met initiatieven op het gebied van «quality shipping» en «Milieubelasting.» Speerpunten daarbij zijn het opzetten van een netwerk van kwaliteitsregisters en het vereenvoudigen van het internationale regime en de handhaving daarvan.

### **Water: ruimte voor veiligheid**

Op het beleidsterrein water heeft veiligheid de hoogste prioriteit. Daarnaast hebben de zorg voor voldoende en schoon water, en de strijd tegen verdroging en vervuiling onze aandacht.

In het jaar 2000 is om veiligheid zoveel mogelijk te combineren met waterbeheer, natuur en duurzaam gebruik de samenwerkingsafpraak «Veiligheid en Natte Natuur» getekend door de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Landbouw, Natuurbeheer en Visserij.

De hoofddoelstelling voor het waterbeleid is neergelegd in de Vierde Nota Waterhuishouding (TK, 1999–2000, 26 401): «het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd».

Dat wil Verkeer en Waterstaat bereiken door zoveel mogelijk op natuurlijke wijze om te gaan met water en watersystemen. Meer ruimte voor water is hierbij een belangrijk uitgangspunt. Daarnaast wordt de watersysteem- en stroomgebiedbenadering verder uitgewerkt, zowel nationaal als internationaal. Met die gebiedsgerichte benadering kan de samenhang binnen het waterbeleid en tussen waterbeleid, milieubeleid en ruimtelijke ordening verder worden verstrekt.

#### *Ruimte voor water: natuurlijk veilig*

Het stelsel van primaire waterkeringen moet bescherming bieden tegen hoge stormvloed op de Noordzee, extreme opwaaiing op het IJsselmeer en hoge afvoeren op de grote rivieren. Met behulp van de Wet op de waterkering wordt hierop toegezien. Als in de loop van 2000 het Deltaplan Grote Rivieren vrijwel voltooid zal zijn, zullen de primaire waterkeringen voor de eerste maal aan de vereiste beschermingsniveaus voldoen. De uitdaging is om dat veiligheidsniveau te handhaven in het zicht van toenemende neerslag, hogere rivierafvoeren, een inklinkende bodem en een stijgende zeespiegel.

De Commissie Waterbeheer 21e eeuw is ingesteld om te bezien hoe het Nederlandse waterbeheer aangepast zou moeten worden om die lange termijn ontwikkelingen op te kunnen vangen. Eind 2000 zal het Kabinet een regeringsstandpunt uitbrengen als reactie op het advies van de Commissie.

In 2001 moeten de resultaten van de eerste landelijke toetsing op beschermingsniveaus beschikbaar zijn. Vooruitlopend op de resultaten daarvan is reeds begonnen met het herstel van de bekledingen van de zeedijken in Zeeland. Parallel hieraan wordt een landelijke inventarisatie verricht die in 2000 gereed zal zijn. Momenteel wordt de mogelijkheid onderzocht om over te schakelen van een stelsel met absolute normen en eisen aan waterkeringen naar een benadering waarbij de overstromingskans per dijkkringgebied centraal staat.

Om duurzame veiligheid te garanderen kan niet langer worden volstaan met louter harde technische ingrepen. Er zal meer moeten worden aangesloten bij de natuurlijke processen, waarbij technische ingrepen in bepaalde gevallen niet zijn uit te sluiten. Hetzelfde geldt als niet direct de veiligheid in het geding is maar schade kan optreden als gevolg van wateroverlast of verdroging. Daartoe is het nodig dat een deel van de ruimte die in de loop van de jaren stelselmatig van het water is afgenomen weer wordt teruggegeven. Het belang van water als «ordenend principe» bij de ruimtelijke inrichting zal, in goed overleg met de maatschappelijke en bestuurlijke partners, verder geconcretiseerd worden, onder meer in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening.

Bij de grote rivieren wordt de ruimte die nodig is om een hogere afvoer op te vangen, primair gezocht in de verruiming en uitdieping van het winterbed of de uiterwaarden, in sommige gevallen in combinatie met het terugleggen van dijken. Daarnaast worden structurele maatregelen binnendijs overwogen, zoals de zogeheten groene rivieren (gebieden die tijdelijk als rivier fungeren) en retentiegebieden. Sluitstuk bij deze benadering vormt dijkverhoging. Om voorbereid te zijn op extreme noodsituaties gaat tenslotte de gedachte uit naar het gecontroleerd laten overstromen van één of enkele polders boven een ongecontroleerde overstroming.

Ons beleid om ruimte voor rivieren te maken kan alleen succesvol zijn binnen een stroomgebied-gebonden samenwerking met buurlanden en oeverstaten. Nederland is dan ook lid van diverse internationale commissies, waaronder die voor de grote rivieren (Rijn, Maas en Schelde). Tijdens de Rijnministersconferentie van januari 2001 zal een programma voor de duurzame ontwikkeling van de Rijn worden vastgesteld, als vervolg op het Rijnactieprogramma dat een looptijd had tot 2000. In het nieuwe programma, dat zich uitstrekt tot 2020, worden doelstellingen geformuleerd voor het ecosysteem, de waterkwaliteit, de hoogwaterbescherming en het grondwater.

De internationale dimensie van water wordt onderstreept door de totstandkoming van de EU-kaderrichtlijn water in 2000. De implementatie hiervan zal de komende jaren plaatsvinden.

#### *Schoon water: grondstof en levensbehoefte*

Functies als recreatie en drinkwatervoorziening vereisen onze voortdurende aandacht voor het beperken van de verontreiniging van het oppervlaktewater. Voor gezonde watersystemen is het echter niet voldoende om de verontreiniging terug te dringen. Voor het verder ecologisch herstel van watersystemen worden maatregelen genomen op het vlak van (her)inrichting, waterkwaliteit en waterbodemsanering. Speerpunten daarbij zijn het creëren van geleidelijker overgangen tussen water en land door de aanleg van natuurvriendelijke oevers, een natuurlijker peilverloop, natuurlijker overgangen tussen zout en zoet en meer mogelijkheden voor vismigratie. Samen met de ministeries van

Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de provincies en waterschappen draagt Verkeer en Waterstaat bij aan de bestrijding van verdroging ten gevolge van kunstmatige verlaging van het grondwaterpeil. Er wordt naar gestreefd om het verdroogde gebied in 2010 met 40 procent te reduceren ten opzichte van het referentiejaar 1985.

Op het gebied van de waterkwaliteit vraagt, naast de voortdurende aandacht voor de puntbronnen, met name de sanering van diffuse bronnen de aandacht. Dat betreft in het bijzonder de landbouw, bouwmaterialen, scheepvaart en atmosferische depositie. De aanpak daarvan vereist dat anders wordt omgegaan met bestaande producten en productieketens, of nieuwe producten worden ontwikkeld.

Een groot milieuprobleem vormen de vervuilde waterbodems. Om voldoende vaardiepte te handhaven en overtollig water af te kunnen voeren, dient regelmatig gebaggerd te worden. Daarnaast kan ook uit milieu-oogpunt gebaggerd worden. De afvoer en verwerking van verontreinigde baggerspecie is onderworpen aan allerlei milieu-eisen. In het kader van het 10-jarensce­nario waterbodems zoeken alle betrokken overheden naar oplossingen op maat. In samenwerking met baggerbedrijven en verwerkingsbedrijven wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om baggerspecie te verwerken, zodat zo min mogelijk hoeft te worden gestort in depots.

### **ICT: een open en eerlijke markt voor informatietechnologie**

Er voltrekt zich een informatie-revolutie: maatschappij en economie veranderen in hoog tempo doordat steeds meer informatie beschikbaar is tegen steeds lagere prijzen.

De richting waarin de informatiemaatschappij en de kenniseconomie zich ontwikkelen wordt in sterke mate bepaald door de kwaliteit van de ICT-infrastructuur, door de vitaliteit van de ICT-sector en door het vertrouwen van burgers en bedrijven dat hun belangen in het elektronisch verkeer zijn gewaarborgd. Verkeer en Waterstaat zal een betekenisvolle bijdrage leveren aan ontwikkelingen op het gebied van ICT en telecommunicatie.

De koers voor ICT en telecommunicatie is vastgelegd in de beleidsnota «Netwerken in de Delta». Die sluit naadloos aan op «De Digitale Delta», met het kabinetsbeleid voor ICT. Ook op Europees niveau staat ICT hoog op de agenda, met als resultaat onder meer het actieplan «eEurope» van de Europese Raad. Dat actieplan bevat drie hoofddoelen:

- goedkoper, sneller en veilig internet;
- investeren in mensen en vaardigheden op het gebied van ICT;
- het stimuleren van het toepassen van internet en verwante technieken in onder meer intelligente transportsystemen.

Een goed aanbod van ICT-infrastructuur en -diensten wordt vooral gerealiseerd door te zorgen dat de telecommunicatiesector zich ontwikkelt tot een volledig open markt. Gezonde concurrentie tussen én op ICT-infrastructuren stimuleert aanbieders om concurrerend en innovatief te werk te gaan en biedt burgers en bedrijven de beste prijs-kwaliteitverhouding. Het beoogd resultaat daarvan is een duurzame groei van de keuzevrijheid van de burger en een toename van de «virtuele mobiliteit».

In de huidige overgangsfase naar een open markt is vooral regelgeving



nodig bij de «vaste structuren», zoals de telefoon- en kabelnetwerken. Bij onvoldoende concurrentie tussen infrastructuren wordt de toegang tot de infrastructuur voor partijen die zelf niet over de benodigde infrastructuur beschikken, gewaarborgd. Deze regels zijn neergelegd in de Telecommunicatiewet (Staatsblad 1998, 610), die aansluit op de betreffende Europese regelgeving.

Voor de ontwikkeling van «draadloze» netwerken en technieken stelt Verkeer en Waterstaat de benodigde ether-ruimte beschikbaar. In 2000/2001 worden voor vier prominente toepassingen frequenties uitgegeven: IMT 2000/UMTS (de derde generatie mobiele telecommunicatie), waarmee vele nieuwe mobiele (internet)diensten binnen bereik komen. Digitale televisie en radio (DVB-T en T-DAB) biedt kansen voor zowel de omroep als voor nieuwe datadiensten. Met de verdeling van frequenties voor de Wireless Local Loop komt een nieuw, breedbandig alternatief beschikbaar voor de zogeheten «last mile», de koperdraad van de centrale naar de eindgebruiker thuis of op kantoor. Op basis van de resultaten van het «zero-base onderzoek» naar FM- en AM-frequenties kan de ether efficiënter worden geordend, waardoor voor de in 2001 geplande veiling aanzienlijk meer frequenties beschikbaar zijn.

Operators kunnen hun draadloze netwerken in Nederland alleen uitrollen als er voldoende opstelpunten beschikbaar zijn voor zendmasten. Verkeer en Waterstaat ontwikkelt daarom het Nationaal Antenne Beleid (NAB). Doel van dit beleid is om – rekening houdend met aspecten van gezondheid, ruimtelijke ordening en milieu – de toenemende behoefte aan mobiele communicatie waar mogelijk te faciliteren.

#### *Communicatie zonder grenzen*

De kaders voor de Nederlandse regelgeving op het gebied van communicatie worden in Europees verband bepaald. De Europese regels worden op dit moment herzien. Verkeer en Waterstaat streeft ernaar de nieuwe regelgeving zo beperkt en algemeen mogelijk te houden.

Bij optimale marktcondities hoort ook een heldere scheiding van markt en overheid. De Staat neemt zich daarom voor om in 2001 terug te treden als aandeelhouder van Nozema en zal zich de komende jaren oriënteren op zijn positie als aandeelhouder van KPN en de TNT Post Groep.

Verkeer en Waterstaat wil eraan bijdragen dat burgers en bedrijven met plezier en vertrouwen participeren in de informatiemaatschappij en de kenniseconomie. Daartoe wordt nauw samengewerkt met partijen binnen maar vooral ook buiten de overheid. ICT-infrastructuren moeten toegankelijk, betaalbaar en betrouwbaar zijn. De universele dienst garandeert een basispakket voor telefonie van een zekere kwaliteit, een redelijke prijs en grote beschikbaarheid, onafhankelijk van locatie. Verkeer en Waterstaat neemt verder maatregelen om de privacy te beschermen, om fraude, misbruik en schadelijke inhoud terug te dringen en om de randvoorwaarden tot stand te brengen die nodig zijn om elektronische handel («e-commerce») mogelijk te maken. Zo wordt meegewerkt aan de ontwikkeling van een «elektronische handtekening».

Verkeer en Waterstaat heeft het initiatief genomen tot een project dat veel praktische inzichten kan opleveren over de werking van de markten voor elektronische diensten en de effecten van deze diensten op burgers en bedrijven: de Kenniswijk. Het is een experiment, dat innovatieve ICT-

voorzieningen dicht bij de burger brengt. Het bedrijfsleven en andere overheden zullen hierin participeren.



### **3. OVERIGE ONDERWERPEN**

#### **3.1 Financieel beheer en bestuurlijke ontwikkelingen**

In het begrotingsjaar zal er meer zicht zijn op de vraag wat voor de komende jaren de juiste koers en richting voor het departement zou moeten zijn om tegemoet te komen aan de vele maatschappelijke vragen op het terrein van Verkeer en Vervoer. De eerste bevindingen van daartoe ingestelde werkgroepen zijn dan bekend. Ook is dan duidelijk hoe de organisatieplaat van het departement eruit ziet als alle inspectie-diensten zijn ondergebracht in een Inspectie Verkeer en Waterstaat (1.0).

Ter ondersteuning van de inrichting en werking van deze primaire processen in 2001 is inmiddels een aantal acties in gang gezet. Deze maken tegelijkertijd onderdeel uit van een verdere verbetering en beheersing van de bedrijfsvoering.

Het gaat dan onder meer om een oriëntatie op een mogelijke vervanging van de huidige financiële en personele automatiseringssystemen, de mogelijkheid om op meer systematische wijze beleids- en bedrijfsmatige stuurinformatie te monitoren en het definitief invoeren van contractmanagement in de vorm van sturingsarrangementen. Ook past hierin een onderzoek naar een betere samenhang en stroomlijning van en tussen de ondersteunende stafdiensten.

Met betrekking tot het financieel beheer in de GWW-sector is er dan meer zicht op zowel een noodzakelijke vereenvoudiging van de contracten als de werkelijke mogelijkheden die publiek-private-samenwerking (PPS) kan bieden. Bij een toenemend aantal projecten is PPS aan de orde, zoals bij de grote projecten HSL-Zuid en Project Mainportontwikkeling Rotterdam, maar ook bij kleinere projecten zoals Randstadrail en een aantal wegenprojecten.

Daarnaast wordt ervaring opgedaan met nieuwe contractvormen, bijvoorbeeld bij de aanleg van de Westerscheldetunnel (design, build and maintenance) en de HSL-Zuid (design and construct). Deze ontwikkelingen zijn ook weer van belang voor de vraag op welke wijze Toezicht en Controle – ook in elkaars verband – in 2001 inhoud moeten krijgen. Ook de heroriëntatie van de politieke verantwoordelijkheid ten opzichte van Rechtspersonen met een wettelijke taak (RWT's) cq Zelfstandige Bestuursorganen (ZBO's) ligt hieraan ten grondslag.

Bij de financiële verantwoordingen over de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) en van het Infrastructuurfonds over 1999 zijn goedkeurende accountantsverklaringen afgegeven. Ook bij de financiële verantwoordingen van de diensten zijn goedkeurende accountantsverklaringen afgegeven met uitzondering van het agentschap KNMI waar door de Accountantsdienst een accountantsverklaring met beperking werd afgegeven. Inmiddels zijn in samenwerking met het Ministerie van Financiën structurele verbeteringsacties in gang gezet om het financieel beheer van het KNMI zo snel mogelijk op orde te brengen.

#### **3.2 Voortgangsrapportage zelfstandige bestuursorganen 2000**

In de rapportage van de rijksbrede ZBO-doorlichting (Tweede Kamer, 1996–1997, 25 268, nr. 1, 10 maart 1997) werd de toezegging gedaan dat de verantwoordelijke ministers de Kamer jaarlijks zullen informeren over de stand van zaken met betrekking tot de ZBO's op hun terrein. Voor

Verkeer en Waterstaat gebeurde dit in 1998 door middel van het eindrapport van het VenW-vervolgproject op de rijksbrede doorlichting (Tweede Kamer, 1997–1998, 25 268, nr. 8, 18 mei 1998), in 1999 door middel van een separate brief (Tweede Kamer, 1998–1999, 25 268, nr. 12, 7 september 1999). In deze bijlage wordt een overzicht gepresenteerd van de voortgang van de diverse ontwikkelingen bij de ZBO's anno het jaar 2000.

Bij diverse bestaande ZBO's op het terrein van Verkeer en Waterstaat worden aanpassingen doorgevoerd teneinde ze beter te laten aansluiten bij de huidige criteria die aan dergelijke organen worden gesteld. Daarnaast wordt vorm gegeven aan enkele nieuwe ZBO's. Samengevat zijn de activiteiten gericht op de vormgeving en aansturing van ZBO's en de evaluatie van ZBO's.

### **Vormgeving en aansturing**

#### *Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)*

Dit privaatrechtelijke ZBO zal worden gesplitst. De publieke taken (toetsing van de rijvaardigheid en rijgeschiktheid) zullen worden ondergebracht in een publiekrechtelijk ZBO. De niet-publieke activiteiten zullen worden afgestoten naar een privaatrechtelijke organisatie. Een uitzondering hierbij kan gelden voor de (commerciële) advieswerkzaamheden die verband houden met de bijzondere expertise die het CBR in het kader van zijn overheidstaken bezit. Begin 2001 zullen verdere voorstellen ter uitwerking van de plannen gereed zijn. Naar verwachting zal de concept-instellingswet in 2002 aan de Tweede Kamer worden aangeboden.

#### *Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie (NIWO)/Stichting Inschrijving Eigen Vervoer (SIEV)*

Deze privaatrechtelijke ZBO's hebben met name publiekrechtelijke taken, en dienen te worden omgezet in een publieke rechtsvorm. Met het oog daarop zijn de nodige voorbereidende gesprekken gevoerd en worden maatregelen voorbereid om een en ander te realiseren. Tevens wordt een relatie gelegd met de nieuw te vormen Inspectie Verkeer en Waterstaat (Tweede Kamer, 1999–2000, 26 800 XII, nr. 51, 27 januari 2000). De Tweede Kamer zal voor het einde van 2000 nader worden geïnformeerd over de te volgen koers.

#### *Stichting Bureau Examens voor het beroepsvervoer (SBE)/Stichting Examens Personenvervoer (SEP)*

Gezien het feit dat beide organisaties met name publiekrechtelijke taken uitoefenen, dient de rechtsvorm van beide te worden gewijzigd van een privaatrechtelijke ZBO in een ZBO met een publieke rechtsvorm. Daartoe worden de nodige maatregelen voorbereid. Overigens zijn beide organisaties momenteel met elkaar in gesprek teneinde te bezien of een intensieve samenwerking of samengaan kan worden gerealiseerd. De Tweede Kamer zal voor het einde van 2000 nader worden geïnformeerd over de te volgen richting.

#### *NS-taakorganisaties*

De voornemens ten aanzien van de uitplaatsing van de taakorganisaties NS staan beschreven in de beleidsnota «De derde eeuw spoor» (Tweede Kamer, 1999–2000, 26 484, nr. 15, 30 september 1999). De uitplaatsing uit het NS-concern is voorzien per 1 januari 2001. Per die datum worden de aandelen overgedragen aan de Staat, en bestaan er drie privaatrechtelijke ZBO's voor Railned, Railinfrabeheer en Verkeersleiding. Daarna zal een publiekrechtelijk kader worden geschapen.

#### *Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)*

Zoals de minister reeds aankondigde in haar brief over de ontvlechting van verantwoordelijkheden in verband met de nieuwe verhoudingen tussen overheid en luchtvaartsector (Project TNL) (Tweede Kamer, 1998–1999, 24 786, nr. 42, 22 juni 1999), wordt ook de positie van de Luchtverkeersbeveiligingsorganisatie in het kader van de ontvlechtingsovereenkomst opnieuw bezien. Nu de LVNL in de hoedanigheid van zelfstandig bestuursorgaan heeft laten zien op eigen benen te kunnen staan, wordt onderzoek verricht naar een eventuele privaatrechtelijke status. Zoals ook aan de orde komt bij de nota «Toekomst van de nationale luchthaven» (Tweede Kamer, vergaderjaar 1999–2000, 26 959, nrs. 1 en 2, 17 december 1999, bijlage 1: Juridische maatregelen voor Schiphol 2003) wordt daarmee ingespeeld op de ontwikkeling naar een Europese markt voor luchtverkeersdienstverlening.

#### *Loodswezen*

Het Beleidsvoornemen Navigatie-ondersteunende dienstverlening zeehavengebieden (Tweede Kamer, 1998–1999, 24 036, nr. 134, 16 augustus 1999) is gericht op het introduceren van loodsdiensten-op-maat en van concurrentie tussen aanbieders van navigatie-ondersteunende diensten. Hiermee wordt uitwerking gegeven aan het MDW-advies uit 1998.

In juni 2000 is het genoemde beleidsvoornemen met de Tweede Kamer besproken. Mede op basis van de uitkomsten van het overleg met de Kamer is inmiddels een uitwerkings- en implementatietraject gestart. Daarbij wordt rekening gehouden met een overgangstermijn tot uiterlijk 1 januari 2005.

### **Evaluaties**

#### *Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW)*

Sinds 1 juli 1996 heeft de RDW de ZBO-status. De instellingswet bevat een evaluatiebepaling, die de eerste evaluatie voorziet na vijf jaar. Momenteel is de voorbereiding van die eerste evaluatie in volle gang. De rapportage wordt naar verwachting de tweede helft van 2001 naar de Kamer gezonden.

#### *Onafhankelijke Post- en Telecommunicatie Autoriteit (OPTA)*

De OPTA is ingesteld per 1 augustus 1997, om in de overgangsfase van een monopolistische naar een volledig concurrerende markt toezicht te houden op de naleving van sectorspecifieke regels in de telecommunicatiemarkt en op de postale sector. De instellingswet bevat een evaluatiebepaling, die de eerste evaluatie voorziet na vier jaar.

Voor 1 augustus 2001 zal de minister de Tweede Kamer de eerste rapportage zenden over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het functioneren van het ZBO, waarbij tevens wordt ingegaan op de wenselijkheid van het al dan niet voortzetten van het ZBO.

### **3.3 Personeel en organisatie**

Veranderende opvattingen over de bedrijfsvoering rond de inzet van de factor arbeid richten het personeels- en organisatiebeleid naar resultaatgericht werken. Zo worden in het Regeerakkoord 1998 speerpunten geformuleerd ten aanzien van de organisatie en werkwijze van de Rijksoverheid, de vernieuwing van de begroting en bedrijfsvoering («Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording»), de voorstellen in het kader

van de CAO sector Rijk, het imago van de rijksoverheid en Verkeer en Waterstaat in het bijzonder en de arbeidsbeleving van alle medewerkers omtrent hun toegevoegde waarde aan de organisatie. Deze ontwikkelingen vragen een flexibele en op de medewerker en organisatie afgestemd personeels- en organisatiebeleid. De koppeling tussen organisatiedoelen, afdelingsbijdragen en individuele bijdragen staat hierbij voorop. Het personeelsbeleid voor de toekomst gaat uit van «sturen op individuele doelstellingen, aanspreken op individueel resultaat». Deze vernieuwingen zullen in de komende periode via verschillende activiteiten worden ingevoerd en van grote betekenis zijn voor de werkwijze binnen Verkeer en Waterstaat.

Om de visie en strategie voor het personeelsbeleid af te stemmen op de jaarplannen zal door middel van managementcontracten worden gewerkt aan het maken van transparante afspraken over:

- de te bereiken veranderingsdoelen in het p&o beleid,
- de wijze waarop de doelen worden gerealiseerd (*actie*),
- hoe wordt geëvalueerd of de doelen zijn bereikt (*evaluatie*).

Door tegelijkertijd deze items af te spreken wordt gewerkt aan een resultaatgerichte sturing van de organisatie. Dit stramien biedt de gelegenheid om de resultaten van de verschillende Verkeer en Waterstaat brede projecten te integreren tot heldere afspraken.

De resultaten van de in de vorige periode gestarte «Koers en Werkwijze Verkeer en Waterstaat», het onderzoek naar de toegevoegde waarde van de staven (OVA) en het project Strategisch Personeels Beleid zullen worden geïntegreerd in de staande organisatie.

Prioriteiten in het personeelsbeleid liggen vooralsnog op het gebied van een vijftal onderwerpen, te weten:

1. mobiliteit;
2. high-potentials;
3. functioneringsgesprekken;
4. integriteit;
5. arbeidsbeleving en werkdruk.

De nieuwe vormen van bedrijfsvoering vereisen de komende periode een grondige herbezinning op de informatie-afspraken, aangezien er nieuwe en/of andere informatiebehoeften zullen ontstaan. Mede met het oog hierop biedt de vervanging in de loop van de periode 2001–2005 van het huidige personeelsinformatie-systeem «Comi-P» binnen Verkeer en Waterstaat een kans.

Op het vlak van arbeidsvoorwaarden is de rijksbreed geïnitieerde mogelijkheid tot maatwerk in arbeidsvoorwaarden (Individualisering Keuzemogelijkheden in het Arbeidsvoorwaardenpakket) omgezet in een pilot, die in de komende periode inzicht zal geven in de effecten van en behoefte aan vernieuwing van de arbeidsvoorwaarden.

Vanwege de toegenomen spanning op de arbeidsmarkt en het niet zo gunstige imago van de overheid zal Verkeer en Waterstaat in de komende periode haar inzet op het terrein van de arbeidsmarktcommunicatie versterken teneinde de concurrentie op de arbeidsmarkt beter het hoofd te bieden. Dit vindt zijn beslag in wervingscampagnes via de media, de internetsite van het departement, bijeenkomsten en beurzen voor hogescholen en universiteiten, traineeships en stages.

Ook het bevorderen van de kwaliteit van de organisatie en medewerkers krijgt in 2001 extra aandacht (in de vorm van loopbaan- en managementontwikkeling), onder andere aan de hand van de invoering van competentie-management, vernieuwde aandacht voor functioneringsgesprekken, mobiliteit en ontwikkeling aan de hand van nieuwe vormen van opleiden. Inzicht in de werkbeleving van de Verkeer en Waterstaat'ers geeft aanwijzingen om het werken bij Verkeer en Waterstaat aantrekkelijker te maken; maatregelen zullen in 2001 hun beslag gaan krijgen.

Op het vlak van werk en gezondheid worden de processen met betrekking tot sociale zekerheid onder de loep genomen, om een sluitend geheel van preventie en curatieve zorg voor het personeel te borgen.

Verkeer en Waterstaat werkt verder aan het bevorderen van diversiteit in de organisatie. Projectmatig werken onderdelen van het departement aan het creëren van meer evenwicht tussen personele bezetting en de samenleving op allerlei dimensies, waaronder de klassieke doelgroepen allochtonen, vrouwen en gedeeltelijk arbeidsgeschikten, maar ook het beschikken over bepaalde competenties, kennis en andere zaken.

Eind 1998 heeft Verkeer en Waterstaat een start gemaakt met het project «Culturele Diversiteit en een Eigen Identiteit bij Verkeer en Waterstaat». Eerder moest worden geconstateerd dat het zgn. doelgroepenbeleid weinig leeft bij zowel personeelsfunctionarissen als managers bij Verkeer en Waterstaat. Met het Verkeer en Waterstaat-diversiteitsproject, wat het karakter heeft van een zoektocht, is getracht op managementniveau middels een bedrijfsmatige benadering een verbinding te leggen tussen een specifieke bedrijfsprobleemstelling en het bevorderen van de culturele diversiteit. Met het bevorderen van de culturele diversiteit moet de organisatie beter gaan functioneren ten behoeve van het klantgericht denken en handelen.

Een vijftal directeuren heeft in opdracht van de leiding van Verkeer en Waterstaat een diversiteitsplan opgesteld. Deze diversiteitsplannen zijn geformuleerd met behulp van de diversiteitsteams van de vijf opdrachtnemers. De directie Personeel en Organisatie en de universiteit Nyenrode heeft hierbij ondersteuning geleverd.

In mei 1999 hebben vier opdrachtnemers een werkbezoek gebracht aan New York City. Doel van de reis was om de directeuren hun plannen te laten presenteren en daarop feed back te krijgen van het Amerikaanse management, zodat deze plannen eventueel bijgesteld, na de werkreis konden worden geïmplementeerd. Het laten inspireren van de opdrachtnemers is ook een belangrijke doelstelling geweest.

In november 1999 zijn de resultaten tijdens een speciale netwerk-bijeenkomst aan de leiding van Verkeer en Waterstaat gepresenteerd. In juni 2000 is een boekje uitgekomen dat verslag doet van het project. In 2000 zullen opnieuw vijf directeuren aan de slag gaan (via het estafette-model) met het bevorderen van de culturele diversiteit binnen hun dienst of directie. De resultaten van het project worden gebruikt om een Verkeer en Waterstaat-visie-document op te stellen met betrekking tot culturele diversiteit.

### **3.4 Emancipatie**

Bij Verkeer en Waterstaat is een formele emancipatiecommissie ingesteld. Hiermee is een van de actiepunten uit de Beleidsbrief emancipatie Verkeer en Waterstaat gerealiseerd. De commissie heeft een werkprogramma opgesteld. Dit werkprogramma betreft zowel extern als intern emancipatiebeleid.

Voor het externe emancipatiebeleid werkt Verkeer en Waterstaat mee aan het actieplan emancipatietaakstellingen van de minister van Sociale zaken en Werkgelegenheid. Hiermee wordt invulling gegeven aan de afspraak in het regeerakkoord dat ieder departement voor deze regeerperiode tenminste drie concrete taakstellingen op het gebied van emancipatie zal vaststellen.

De drie taakstellingen waar Verkeer en Waterstaat zich voor inzet zijn:

- 1) het NVVP toetsen op emancipatoire effecten;
- 2) bereikbaarheidsscenario's;
- 3) een groter aantal vrouwen in waterschapsbesturen.

#### 4. AFKORTINGENLIJST

A	
AAS	= Amsterdam Airport Schiphol
AEREA	= Association of European Research Establishments in Aeronautics
AERO	= Aviation emissions and evaluation of reduction options
AO	= Administratieve organisatie
ARBO	= Arbeidsomstandigheden
AVV	= Adviesdienst verkeer en vervoer
AWT	= Adviesraad voor het Wetenschaps- en Technologiebeleid
B	
B&M	= Bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleiding
BARP	= Besluit algemene richtlijnen post
BB21	= Beheer en beveiliging 21ste eeuw
BCRS	= BeleidsCommissie Remote Sensing
BER	= Beleidseffectrapportage
BIV	= Bestuurlijke Informatie Voorziening
BOM	= Bestuurlijk Overleg Mainport Rotterdam
BOR	= Bereikbaarheids Offensief Randstad
BOS	= Beleidsorgaan Openbaar Vervoer subsidiërende gemeenten
BOV	= Beleidsorgaan Openbaar Vervoer
BPN	= Beheersplannen nat
C	
CAO	= Collectieve arbeidsovereenkomst
CBIN	= Commissariaat voor buitenlandse investeringen in Nederland
CBR	= Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBS	= Centraal bureau voor statistiek
CCR	= Centrale Commissie Rijnvaart
CEMT	= Conferentie van Europese transportministers
CEPT	= Europese conferentie voor post en telecommunicatie
CIM	= Commissie Internationaal Milieu
CIW	= Commissie Integraal Waterbeheer
CORUS	= COördinatie Regionale Uitvoering besluiten Schiphol en omgeving
COV	= Centrum Openbaar Vervoer
CPB	= Centraal Planbureau
CROW	= Centrum voor regeling en onderzoek in de grond, water- en wegenbouw en de verkeerstechniek
D	
DAB	= Digital audio broadcasting
DCR	= Departementale commissie ruimtevaart
DCS	= Digital cellular system
DGG	= Directoraat-Generaal Goederenvervoer
DGP	= Directoraat-Generaal Personenvervoer
DGSM	= Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme zaken
DGTP	= Directoraat-Generaal Telecommunicatie en Postzaken
DGV	= Directoraat-Generaal voor het Vervoer
DVB	= Digital video broadcasting
DVO	= Directie Voorlichting

E	
EASA	= European Aviation Safety Authority
EC	= Europese Commissie
ECAC	= European Civil Aviation Conference
EDI	= Electronic data interchange
EEZ	= Exclusieve economische zone
EMA	= Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer
EMSO	= Evaluatie- en monitoringprogramma Schiphol en omgeving
EOEP	= Earth observation Envelope programme
ESA	= European Space Agency
ETO	= Europees Bureau voor Telecommunicatie
ETSI	= European Telecommunications Standard Institute
ETW	= Europese Transsone Windtunnel
EU	= Europese Unie
EUMETSAT	= European Organisation for the Exploitation of Meteorological Satellites
EVI	= Electronische Voertuigidentificatie
F	
FAIS	= Financieel administratief informatie systeem
FES	= Fonds economische structuurversterking
FEZ	= Financieel economische zaken
FLO	= Functioneel leeftijdsontslag
G	
GAASR	= Group of ANS and AGA Safety Regulators
GATT	= General agreement on tariffs and trade
GATS	= General Agreement on Trade in Services
GDU	= Gebundelde doeluitkering
GEBEVE	= Gebiedsgerichte bestrijding van de verdroging
GEO	= Grote efficiency operatie
GHR	= Gemeentelijk havenbedrijf Rotterdam
GIS II	= Isolatiefase II Schiphol
GOA	= Gebruikers Ondersteuning Aardobservatie
GNSS	= Global Navigation Satellite System
GPS	= Global positioning system
GSM	= Global system for mobile telecommunications
GVB	= Gemeentelijke VervoerBedrijf
GWW	= Grond, weg- en waterbouw
H	
HIP	= Haveninterne Projecten
HSL	= Hoge Snelheidslijn
I	
IBO	= Interdepartementaal beleidsonderzoek
IBV	= Integrale Beleidsvisie over de toekomst van de luchtvaart in Nederland
IC	= Interne controle
ICAO	= International civil aviation organisation
ICES	= Interdepartementale commissie inzake het economisch structuurbeleid
ICR	= Interdepartementale commissie ruimtevaart
ICT	= Informatie- en telecommunicatietechnologie



IF	=	Infrastructuurfonds
IGC	=	Intergouvernementele conferentie
IKAP	=	Individuele keuzevrijheid Arbeidsvoorwaarden Personeel
IMO	=	Internationale maritieme organisatie
IMT	=	International Mobile Telecommunication
IPCC	=	International Panel for Climate Change
IPNR	=	Integraal Plan Noordrand Rotterdam
IPO	=	Inter provinciaal overleg
IPZ	=	Investeringspremieregeling Zeescheepvaart
IS	=	Internationale Samenwerking
ISA	=	Intelligente snelheidsaanpassing
ISM	=	International safety management
ISP	=	Informatie strategie plan
ISZ	=	Interimregeling Stimulering Zeescheepvaart
ITS	=	Intelligente Transport Systemen
ITU	=	Internationale Telecommunicatie Unie
J		
JAA	=	Joint aviation authorities
JAR	=	Joint Aviation Requirements
K		
KIS	=	Kennis Infrastructuur
KLM	=	Koninklijke luchtvaartmaatschappij
KLS	=	KLM luchtvaartschool
KNMI	=	Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut
KNVvL	=	Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart
KPN	=	Koninklijke PTT Nederland NV
L		
LMS	=	Landelijk Model Systeem
LULU	=	Luchtverontreiniging en luchtvaart
LVB	=	Luchtverkeersbeveiliging
LVNL	=	Luchtvaartverkeersleiding Nederland
M		
MAA	=	Maastricht Aachen Airport
MBS	=	Milieu beleidsplan voor de scheepvaart
MDW	=	Marktwerking, deregulering en wetgevingskwaliteit
MER	=	Milieu effectrapportage
MIT	=	Meerjarenprogramma infrastructuur en transport
MOBS	=	Maatschappelijke Optimale Benutting Schiphol
MOE	=	Midden- en Oost-Europa
MOU	=	Memorandum of understanding
MPV	=	Meerjarenplan verkeersveiligheid
MTC	=	Maritieme transport committee
MVDS	=	Multipoint Video Distribution System
MvT	=	Memorie van Toelichting
N		
NAB	=	Nationaal Antenne Beleid
NAVO	=	Noord-Atlantische verdragsorganisatie
NCW	=	Nederlands christelijk werkgeversverbond
NEI	=	Nederlands economisch instituut

NFP	= Nationaal Frequentie Plan
NIWO	= Nationale en Internationale Wegvervoer Organisatie
NLR	= Stichting nationaal lucht- en ruimtevaartlaboratorium
NLRGC	= Nationaal lucht- en ruimtevaart geneeskundig centrum
NME	= Nota Milieu en Economie
NMP (+)	= Nationaal milieu beleidsplan
NNI	= Nederlands Normalisatie Instituut
NNVO	= Nationale Nautische Verkeersdienst Opleidingen
Nozema	= Nederlandse Omroep Zender maatschappij NV
NRA	= Nieuw Rotterdam airport
NS	= Nederlandse spoorwegen
NVB	= Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart
NVVP	= Nationaal Verkeer en Vervoer Plan
NW3	= Derde nota waterhuishouding
NW4	= Vierde nota waterhuishouding
NWO	= Nederlandse organisatie voor wetenschappelijk onderzoek

## O

OBR	= Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam
OEEI	= Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur
OESO	= Organisatie voor economische samenwerking en ontwikkeling
OLS	= Ondergronds Logistiek Systeem
OMI	= Ozon Monitoring Instrument
ONL	= Ontwikkeling Nationale Luchthaven
ONP	= Open Network Provisions
OOR	= Overlegorgaan Rijnmond
OPTA	= Onafhankelijke Post en Telecommunicatie Autoriteit
OTB	= Ondergronds Transport en Buisleidingen
OV	= Openbaar vervoer
OVA	= Overhead Value Analysis

## P

P&O	= Personeel & Organisatie
PAGE	= Plan van aanpak Goederenplacemeten
PKB	= Planologische kernbeslissing
PMMS	= Project mainport en milieu Schiphol
PMR	= Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PPS	= Publiek Private Samenwerking
Progis	= Projectorganisatie geluidsisolatie Schiphol
PROMIT	= Stimuleringsregeling gecombineerd vervoer
PSC	= Port State Control
PTT	= Post, telefoon en telegraaf
PVAR	= Plan van aanpak Rijnmond

## R

R&D	= Research & Development
RCC	= Rijkscomputersysteem
RDR	= Rijksdienst voor Radiocommunicatie
RDW	= Rijksdienst voor het Wegverkeer
REGIWA	= Regionaal integraal waterbeheer
REIA	= Raad voor Europese en Internationale Aangelegenheden
RELI	= regionale luchtvaartinfrastructuur

RELUS	= Regionale luchthavenstrategie
RLD	= Rijksluchtvaartdienst
ROM	= Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
ROZ	= Radio Omroep Zender
RVI	= Rijksverkeersinspectie
RWS	= Rijkswaterstaat
RWT	= Rechtspersoon met een wettelijke taak
S	
S&C	= Directie Strategie en Coördinatie
SBE	= Stichting Bureau Examens voor het beroepsvervoer
SBL	= Structuurschema burgerluchtvaartterreinen
SBTL	= Strategische Beleidskeuze Toekomst Luchtvaart
SEP	= Stichting Examens Personenvervoer
SER	= Sociaal Economische Raad
SI	= Scheepvaartinspectie
SIEV	= Stichting Inschrijving Eigen Vervoer
SLE	= Stimulering Logistieke Efficiency
SNIP	= Systeem Nieuwe Integrale Personeelsbegroting
SPI	= Stimulering van privatiseringsprojecten
SSZ	= Milieutechnologisch-programma Stiller, Schoner en Zuiniger
SVV	= Structuurschema verkeer en vervoer
SWAB	= Samen werken aan bereikbaarheid
SWL	= Stichting waterloopkundig laboratorium
SWOV	= Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid
T	
TAW	= Technische Adviescommissie voor de Waterkeringen
TEN	= Transeuropees netwerk
TERFF's	= Trans European Rail Freight Freeways
TIB	= Transport in Balans
TPG	= TNT Post Groep
TND	= Toezicht netwerken en diensten
TNLI	= Toekomstige Nederlandse luchtvaart infrastructuur
TNO	= Nederlandse organisatie voor toegepast natuurwetenschappelijk onderzoek
TOMS	= Technisch operationele maatregelen Schiphol
TTP	= Third Trusted Parties
U	
UMTS	= Universal Mobile Telecommunication Services
UNEP	= United Nations Environment Programme
UPSO	= Uitvoeringsprogramma Schiphol en omgeving
UPU	= Universal Postal Union
USZO	= Uitvoeringsinstelling voor Sociale Zekerheid voor Overheid en Onderwijs
V	
VBS	= Verkeer beheer systeem
VEMOS	= Vervoerkundig Monitoring Systeem
VERDI	= Verkeer en vervoer: regionaal, decentraal en integraal
VERM	= Verkenning van het ruimtetekort mainport Rotterdam
VINEX	= Vierde nota ruimtelijke ordening extra
VMD	= Vaarwegmarkeringsdienst

VNG	=	Vereniging van Nederlandse gemeenten
VNO	=	Vereniging van Nederlandse ondernemers
VSN	=	Verenigd Streekvervoer Nederland
VVN	=	Veilig Verkeer Nederland
W		
WB	=	Wereld Bank
Wgw	=	Wet goederenvervoer over de weg
WLL	=	Wireless Local Loop
WMO	=	Wereld Meteorologische Organisatie
WRR	=	Wetenschappelijke raad voor het regeringsbeleid
WSZ	=	Wet Stimulering Zeescheepvaart
WTO	=	World trade organisation
WTV	=	Wet op de telecommunicatie voorzieningen
WVO	=	Wet verontreiniging oppervlaktewateren
Z		
ZBO	=	Zelfstandig bestuursorgaan

## **C. TOELICHTING PER BEGROTINGSARTIKEL**

### **Inleiding**

Voor de belangrijkste budgettaire wijzigingen wordt verwezen naar de paragraaf budgettair kader in het algemene deel van deze memorie.

De in deze begroting opgenomen bedragen zijn gebaseerd op het prijspeil voor 2000. De prijsbijstellingstranche 2000 is voor de jaren vanaf 2001 verdeeld naar de prijsgevoelige artikelen. Voor 2000 heeft voornamelijk alleen een verdeling naar de prijsgevoelige artikelen op het Infrastructuurfonds plaatsgevonden. De loonbijstellingstranche 2000 is in zijn geheel verdeeld naar de loongevoelige artikelen.

Bij de mutaties op de opbouw van de verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerpbegroting is de volgende indeling gehanteerd.

- Amendementen/Nota van Wijziging:  
dit betreft de doorwerking van een amendement of Nota van Wijziging op de begroting 2000;
- 1e Suppletoire wet:  
deze reeks bevat mutaties naar aanleiding van de Voorjaarsnota 2000 en de doorwerking van deze mutaties;
- Nieuwe Mutaties:  
dit zijn mutaties die niet in een eerdere begrotingswet of budgettaire nota zijn verwerkt.

### **1 Uitgaven en verplichtingen**

#### **01 Algemene departementale aangelegenheden**

Onder dit beleidsterrein worden de kosten verantwoord van de departementsleiding en van de Centrale Diensten van het departement. De (kern)taken van de Centrale Diensten zijn:

- het aandragen van instrumenten voor de inrichting en sturing van het departement;
- het bewaken van de kwaliteit van de verschillende stafdisciplines;
- het ondersteunen van de ambtelijke en politieke leiding en
- het uitvoeren van facilitaire zaken, waaronder de zorg voor de huisvesting van het kerndepartement.

Bij de Centrale Diensten is, vanuit de verantwoordelijkheid voor de drie eerstgenoemde kerntaken, een duidelijk accent gelegd bij de kwaliteit van de organisatie van Verkeer en Waterstaat. Daarbij gaat het met name om de volgende punten:

- de kwaliteit van de staffuncties binnen het departement en
- de verhouding tussen de verschillende bestuurslagen binnen het departement en de rol van de (centrale) staffuncties daarin.

Voorts zijn onder dit beleidsterrein de uitgaven geraamd die niet tot één van de andere in de begroting opgenomen beleidsterreinen kunnen worden gerekend. Het betreft onder meer de uitgaven voor de functionele kosten van het Koninklijk Huis, onderzoek en ontwikkeling algemeen, ruimtevaartactiviteiten, de bijdragen aan het zelfstandig bestuursorgaan Raad voor de Transportveiligheid, de bijdrage aan het Infrastructuurfonds en de bijdragen aan het buitenland in verband met het Eurovignet.

## 01.01. Personeel en materieel Centrale Diensten

### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

In dit artikel zijn, naast alle verplichtingen en uitgaven die nodig zijn voor het functioneren van het ambtelijk apparaat van de Centrale Diensten, de kosten opgenomen die betrekking hebben op algemene departementale aangelegenheden.

Het artikel bevat onder meer de volgende componenten:

- loonkosten en overige tot het loon te rekenen kosten van het ambtelijk personeel (personeel vallend onder de begrotingssterkte van de Centrale Diensten);
- kosten van het niet-ambtelijk personeel en overige personeelskosten;
- materiële uitgaven;
- departementale uitgaven voor vorming en opleiding;
- representatieve kosten ten behoeve van de minister, de staatssecretaris en de ambtelijke departementsleiding;
- facilitaire uitgaven ten behoeve van het verzorgingsgebied Plesmanweg en dependances en
- de uitgaven voor het vervoer van de minister, de staatssecretaris, de ambtelijke departementsleiding en overige.

### b. de cijfers

#### Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.01	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			135 961	133 179	131 825	131 829	131 829	
Amendementen/ N.v.W.			- 600					
1e suppl. wet			12 618	9 095	9 896	9 896	9 974	
Nieuwe mutaties			2 815	26 643	21 667	6 320	8 726	
Stand ontwerp-begroting 2001	17 996	159 848	150 794	<b>168 917</b>	163 388	148 045	150 529	150 529
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	8 166	72 536	68 427	<b>76 651</b>	74 142	67 180	68 307	68 307

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.01	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		135 961	133 179	131 825	131 829	131 829	
Amendementen/ N.v.W.		- 600					
1e suppl. wet		14 474	9 745	9 896	9 896	9 974	
Nieuwe mutaties		2 815	26 641	21 667	6 320	8 726	
Stand ontwerp-begroting 2001	155 778	152 650	<b>169 565</b>	163 388	148 045	150 529	150 529
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	70 689	69 270	<b>76 945</b>	74 142	67 180	68 307	68 307

*c. de toelichting bij de cijfers***Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Verplichtingen en uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004
1. Huisvesting Bestuurskern (Koningskade 4)		15 055	13 889	500	500
1a. Desaldering in verband met huisvesting	3 565				
2. versterking ambtelijke top		850	850	450	450
3. Kwaliteitsverbetering juridische functie		250			
4. ICT-raad		520	520	520	520
5. Adviesunit Resultaat- gericht Beleid		800	800		
6. Milieuzorg		113	113	113	113
7. Werving en selectie		1 250	1 250	1 250	1 250
8. Overboeking	- 75	- 75	- 75	- 75	2 281
9. Loonbijstelling 2000	2 677	2 641	2 580	2 580	2 580
10. Prijsbijstelling 2000		1 504	1 740	982	1 032
11. Loonkosten trainees	213	168			
Totaal	2 815	26 641	21 667	6 320	8 726

ad 1. Deze mutatie betreft een stijging van uitgaven welke verband houdt met de huisvesting van de Bestuurskern. Het grootste aandeel hierin bestaat uit de herinrichting van het pand Koningskade 4. Na ingebruikname van dit pand is de Bestuurskern gehuisvest in Den Haag op de openbaar-vervoeras tussen het Centraal Station en de Plesmanweg. In de raming is rekening gehouden met de kosten van verhuisbewegingen en het tijdelijk in gebruik houden van de huidige locaties. Tevens zijn de structurele personele lasten als gevolg van de stelselwijziging rijkshuisvesting op deze regel verwerkt.

ad 1a. Deze mutatie heeft betrekking op terugontvangsten van de RGD, gerelateerd aan voormalige huisvestingsprojecten welke door

VenW werden gefinancierd. Deze ontvangsten worden in de periode 2000–2001 aangewend ter compensatie van de uitgaven t.b.v. de herhuisvesting in het pand Koningskade.

- ad 2. De komende jaren zal de ambtelijke leiding zich extra richten op de aanpak van vraagstukken die betrekking hebben op de koers, de werkwijze en de sturing van het departement. Hiervoor wordt de formatie tijdelijk uitgebreid. Zowel op dit artikel als op artikel 01.03 «Algemene beleidsaangelegenheden» worden hiervoor uitgaven geraamd. Daarnaast wordt de ondersteuning van de ambtelijke top uitgebreid ten behoeve van de interne bedrijfsvoering en de strategische functie.
- ad 3. Voor kwaliteits- en de efficiencyverbeterende maatregelen ten aanzien van de juridische functie van de Centrale Directie Juridische Zaken zijn incidenteel extra gelden benodigd. Dit bedrag is ten laste van het generale VenW-beeld opgelost.
- ad 4. De binnen het departement ingestelde ICT-raad heeft als doel het ICT-beleid binnen het ministerie te versterken. De hiermee gepaard gaande personele inzet wordt op dit artikel geraamd, de gerelateerde programma-uitgaven zijn op artikel 01.03 «Algemene beleidsaangelegenheden» begroot.
- ad 5. Besloten is de Adviesunit Resultaatgericht Beleid (ARB) tot en met 2002 te verlengen. De bijbehorende apparaatsuitgaven worden middels deze mutatie geraamd.
- ad 6. Deze mutatie wordt aangebracht teneinde invulling te geven aan het Nationaal Milieu- en Beleidsplan (NMP3). Op dit artikel wordt de personele capaciteit geraamd welke benodigd is om te beschikken over een werkend milieuzorgsysteem ten einde de milieueffecten van milieubelastende activiteiten te beheersen en continu te verbeteren.
- ad 7. De structurele raming van uitgaven voor overige personeelskosten is, mede als gevolg van gewijzigde omstandigheden op de arbeidsmarkt, te laag. Het gaat hierbij om de kosten van werving & selectie, kinderopvang en vervoer. Dit bedrag is ten laste van het generale VenW-beeld opgelost.
- ad 8. Ten behoeve van het mobiliteitsbureau Midden worden gelden overgeboekt naar artikel 02.01. Het betreft hier de bemiddelingskosten voor het zoeken naar een nieuwe werkkring van herplaatsingskandidaten. In 2004 vinden daarnaast nog een aantal andere overboekingen plaats.
- ad 9. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000.
- ad 10. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.
- ad 11. Dit betreft loonkosten ten behoeve van de tweede lichterijking rijkstrainees voor de jaren 2000–2001.



**01.01.01 Ambtelijk personeel**

De raming van de uitgaven voor ambtelijk personeel heeft mede plaatsgevonden met gebruikmaking van het Systeem Nieuwe Integrale Personeelsbegroting (SNIP).

**01.01.02 Overig personeel**

Dit artikelonderdeel bevat de ramingen voor onder meer de kosten van het niet-reguliere ambtelijke personeel, vorming en opleiding, werving en selectie en kinderopvang. Tevens worden de uitgaven voor vorming en opleiding ten behoeve van specifieke doelgroepen binnen het gehele ministerie op dit artikelonderdeel verantwoord.

**01.01.03 Materieel**

Deze uitgaven hebben betrekking op de reguliere uitgaven met betrekking tot de instandhouding van het apparaat. Deze uitgaven betreffen onder meer algemene uitgaven, reis- en verblijfkosten, bureaunkosten, aanschaffingen en specifieke uitgaven. Ook worden op dit artikelonderdeel de facilitaire voorzieningen van het verzorgingsgebied Plesmanweg te Den Haag en dependances verantwoord. De uitgaven bestaan uit de volgende componenten: exploitatie en onderhoud, externe dienstverlening, inrichtingskosten en verhuiskosten.

**01.01.04 Representatie politieke en algemene leiding**

Het gaat hier om de uitgaven, die gedaan worden met betrekking tot de ontvangst van (buitenlandse) gasten en de representatieve uitgaven van de minister, de staatssecretaris en de ambtelijke departementsleiding.

**01.01.05 Departementale vervoersuitgaven**

Op dit artikelonderdeel worden de uitgaven voor het vervoer van de politieke en de departementale leiding alsmede andere kosten, zoals de contributie voor het lidmaatschap ANWB en voor de hulpverlening door de wegenwacht aan rijksmotorvoertuigen verantwoord.

**01.01.06 Huisvesting**

De verplichtingen en uitgaven op dit artikelonderdeel betreffen de aan de Rijksgebouwendienst te betalen gebruiksvergoedingen en servicekosten in verband met de in gebruik zijnde kantoorgebouwen.

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
01.01.01 Ambtelijk personeel	77 918	80 906	82 198	77 918	80 945	82 198	11	12.0
01.01.02 Overig personeel	12 682	6 869	8 161	10 588	6 869	8 161	12	12.9
01.01.03 Materieel	42002	35 891	43 600	39 610	37 686	44 226	12	12.0
01.01.04 Repr. politieke en alg. leiding	482	418	414	482	418	414	12	12.0
01.01.05 Dep. vervoersuitgaven	119	498	492	544	520	514	12	12.9
01.01.06 Huisvestingskosten	26 645	26 212	34 052	26 636	26 212	34 052	12	12.0
<b>Totaal</b>	<b>159 848</b>	<b>150 794</b>	<b>168 917</b>	<b>155 778</b>	<b>152 650</b>	<b>169 565</b>		

*e. de kengetallen*

**Inputgegevens**

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

Voor zover mogelijk is het aantal fte's van de Centrale Diensten binnen beleidsterrein 01 toegerekend aan de artikelen 01.02, 01.03, 01.04, 01.09 en 01.18. Het niet toe te rekenen aantal fte's is onder dit artikel opgenomen.

In de apparaatsuitgaven zijn tevens de departementale uitgaven voor vorming en opleiding, alsmede de uitgaven ten behoeve van het verzorgingsgebied Plesmanweg en dependances opgenomen. Deze uitgaven hebben voor een deel betrekking op andere beleidsterreinen.

Bedragen in NLG mln	1999	2000	2001
programma uitgaven	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
apparaatsuitgaven (art. 01.01)	120,3	112,4	129,2
<b>totale uitgaven</b>	<b>120,3</b>	<b>112,4</b>	<b>129,2</b>
Aantal fte's	434,4	455,9	464,4

**Onderbouwing personele component Centrale Diensten (ambtelijk personeel)**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Gemiddelde gerealiseerde bezetting in fte	719,7						
Gemiddelde gerealiseerde prijs per fte (in NLG)	108 265						
Gemiddelde geraamde begrotingssterkte in fte		760,4	766,4	766,40	766,4	766,4	766,4
Gemiddelde geraamde prijs per fte (in NLG)		106 450	107 252	105 521	104 267	104 267	104 267

<b>Huisvestingskengetal (in NLG 1000)</b>		
Bestuurskern	2000	2001
huisvestingsuitgaven Bestuurskern	33 535	55 041
aantal te huisvesten fte's	2 559	2 509
huisvestingskosten per fte	13,10	21,54

De toename in de huisvestingskosten bestuurskern heeft een tweetal oorzaken. Ten eerste neemt de aan de Rijksgebouwendienst te betalen gebruiksvergoeding toe in verband met het betrekken van het gerenoveerde kantoorgebouw Koningskade 4. Ten tweede is er tijdelijk sprake van dubbele huisvestingslasten omdat het beëindigen van de huurcontracten van de te verlaten kantoorgebouwen niet aansluit op het begin van de contractperiode van het te betrekken pand Koningskade 4.

#### **01.02. Post-actieven**

##### *a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden de uitgaven ten behoeve van voormalig Verkeer en Waterstaat-personeel verantwoord. Het betreft de reguliere wachtgeldregeling en regelingen van functioneel leeftijdsontslag en andere werkloosheidsuitkeringen.

##### *b. de cijfers*

#### **Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>01.02</b>	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			41 056	40 478	39 747	39 751	39 751	
Nieuwe mutaties			1 195	1 167	1 152	1 145	1 144	
Stand ontwerp-begroting 2001		40 341	42 251	<b>41 645</b>	40 899	40 896	40 895	40 895
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		18 306	19 173	<b>18 898</b>	18 559	18 558	18 557	18 557

##### *c. de toelichting bij de cijfers*

#### **Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Verplichtingen en uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004
1. Loonbijstelling 2000	1 195	1 167	1 152	1 145	1 144
Totaal	1 195	1 167	1 152	1 145	1 144

ad. 1. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 11 en 12.9.

*e. de kengetallen*

De budgetverdeling naar uitgavencategorie voor 2001 is als volgt:

uitgavencategorie	bedragen in NLG 1000
– regulier wachtgeld	27 999
– Wet Werkloosheidsvoorziening (WWV)	870
– functioneel leeftijdsontslag	11 159
– overig	1 617
<b>totaal</b>	<b>41 645</b>

### **Inputgegevens**

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

Bedragen in NLG mln	2000	2001
programma uitgaven	42,3	41,6
apparatuuruitgaven (art. 01.01)	1,1	1,1
<b>totale uitgaven</b>	<b>43,4</b>	<b>42,7</b>
Aantal fte's	8	8
Aantal uitkeringsgerechtigden	850	690

### **01.03. Algemene beleidsaangelegenheden**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Dit artikel heeft betrekking op uitgaven voor departementale activiteiten op het gebied van voorlichting, automatisering en specifieke centraal uit te voeren departementale activiteiten.

*b. de cijfers***Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>01.03</b>	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			59 356	58 321	58 467	58 467	58 467	
1e suppl. wet			411	4 327	- 1 948	435	170	
Nieuwe mutaties			- 1 960	5 362	3 881	2 770	1 769	
Stand ontwerp-begroting 2001	24 370	92 746	57 807	<b>68 010</b>	60 400	61 672	60 406	60 406
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	11 059	42 086	26 232	<b>30 862</b>	27 408	27 986	27 411	27 411

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>01.03</b>		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			61 195	59 166	59 312	59 312	59 312	
1e suppl. wet			14 755	11 327	6 165	435	- 943	
Nieuwe mutaties			- 1 960	5 362	2 768	2 770	2 882	
Stand ontwerp-begroting 2001		73 386	73 990	<b>75 855</b>	68 245	62 517	61 251	61 251
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		33 301	33 575	<b>34 421</b>	30 968	28 369	27 794	27 794

c. de toelichting bij de cijfers

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Verplichtingen en uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004
1. Versterking ambtelijke top/OVA		1 150	350		
2. Kwaliteitsverbetering juridische functie		183			
3. ICT-raad		400	400	400	400
4. Milieuzorg		200	65		
5. Huisvestingsbeleid		400	400	400	400
6. Voorlichtingsactiviteiten		300	300	300	300
7. Salarisadministratie		1 220	1 203	1 000	1 000
8. Operational audit/PPS		1 300	1 300	1 300	1 300
9. Overboekingen		53	- 1 787	- 1 438	- 1 360
10. Euro teststraat	- 563	- 554	- 73		
11. Postbus 51 infolijn	- 37				
12. EER	- 1 360				
13. Prijsbijstelling 2000		710	610	808	842
<b>Totaal</b>	<b>- 1 960</b>	<b>5 362</b>	<b>2 768</b>	<b>2 770</b>	<b>2 882</b>

- ad 1. De komende jaren zal de ambtelijke leiding zich extra richten op de aanpak van vraagstukken die betrekking hebben op de koers, de werkwijze en de sturing van het departement. Zowel op dit artikel als op artikel 01.01 «Personeel en materieel Centrale Diensten» worden hiervoor uitgaven geraamd. Voorts worden de uitgaven geraamd voor het vervolgonderzoek naar de meerwaarde van departementale ondersteunende functies binnen het ministerie (Overhead Value Analysis; OVA).
- ad 2. Op dit artikel worden gelden gereserveerd voor kwaliteits- en efficiencyverbeterende maatregelen ten aanzien van de juridische functie zoals neergelegd bij de Directie CDJZ. Met name een planningssysteem m.b.t. wet- en regelgeving maakt onderdeel uit van deze post. Dit bedrag is ten laste van het generale VenW-beeld opgelost.
- ad 3. De binnen het departement ingestelde ICT-raad heeft als doel het ICT-beleid binnen het ministerie te versterken. De hiermee gepaard gaande programma-uitgaven worden op dit artikel geraamd, de benodigde personele middelen op artikel 01.01 «Personeel en materieel Centrale Diensten».
- ad 4. Deze mutatie is het gevolg van het Nationaal Milieu- en Beleidsplan (NMP3). Op dit artikel worden de programma-uitgaven geraamd welke benodigd zijn om te beschikken over een werkend milieuzorgsysteem.
- ad 5. Om vanuit het ministerie in het kader stelselherziening rijks-huisvesting op een geaggregeerde wijze over informatie te kunnen beschikken wordt een systeem ontwikkeld waardoor de voor het huisvestingsbeleid benodigde informatie op centraal niveau ter beschikking komt. Dit bedrag is ten laste van het generale VenW-beeld opgelost.

- ad 6. Onder de noemer «Ken uw ministerie en Minister» wordt jaarlijks een relatiedag georganiseerd teneinde contacten tussen het ministerie en daarbij betrokken organisatie te versterken. Voorts is in het kader van arbeidscommunicatie het introductieprogramma voor nieuwe medewerkers van Verkeer en Waterstaat verder geprofessionaliseerd.
- ad 7. De kosten, verbonden aan de geautomatiseerde verwerking van salarisgegevens, worden interdepartementaal omgeslagen over de deelnemende ministeries. De lasten van investeringen en exploitatie zullen in de komende jaren stijgen, ondermeer doordat een aantal uitgestelde activiteiten en vervangingen dienen te worden gerealiseerd. Dit bedrag is ten laste van het generale VenW-beeld opgelost.
- ad 8. Het bedrag van f 1,3 mln wordt uitgetrokken voor de financiering van operational audits en onderzoek ten behoeve van PPS. Dit bedrag is ten laste van het generale VenW-beeld opgelost.
- ad 9. Deze wijziging is het gevolg van diverse overboekingen tussen de artikelen binnen het beleidsterrein.
- ad 10. De euro teststraat wordt ingezet ten behoeve van het testen van programmatuur met behulp van overheidsbreed of door VenW geselecteerde scantools. De euro teststraat onderzoekt de consequenties van de conversie van gegevensbestanden naar de euro.
- ad 11. Dit betreft een overboeking naar het Ministerie van Algemene Zaken ten behoeve van de postbus 51 infolijn.
- ad 12. Jaarlijks wordt er een bedrag overgeboekt naar het Ministerie van Volksgezondheid, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer ten behoeve van het Energie Efficiency-programma (EER-programma).
- ad 13. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

In de Voorjaarsnota 2000 is in de jaren 2002 en 2004 ten onrechte een technische verschuiving van de verplichtingen aangebracht. Dit is gecorrigeerd.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

**01.03.01 Departementale voorlichtingsactiviteiten**

Dit artikelonderdeel heeft onder meer betrekking op:

- publiekscampagnes op het gebied van rijgedrag en andere door de actualiteit bepaalde activiteiten alsmede het onderzoek naar de effectiviteit daarvan;
- uitgaven voor publicaties, persconferenties en andere media activiteiten;
- organiseren/voorbereiden en begeleiden van bezoeken op ministerieel niveau in binnen- en buitenland;
- organiseren en begeleiden van manifestaties, bijeenkomsten en evenementen die van (regionaal) VenW-belang zijn;
- het aanschaffen en beheren van de collectie van vakliteratuur voor het ministerie alsmede het extraheren van informatie hieruit;

- uitgaven voor interne en publieksvoorlichting(smiddelen), inclusief de coördinatie van voorlichting middels de Internet-site van VenW;
- de profilering van het ministerie in het buitenland;

### 01.03.03 Automatisering

Op dit artikelonderdeel worden uitgaven verantwoord voor systemen als:

- het Financieel Administratief Informatie Systeem (FAIS);
- het Salarissysteem gevoerd door het Rijkscomputercentrum (RCC);
- het Literatuur Informatiesysteem, eveneens gevoerd door het RCC;
- het Intranet;
- beheer en onderhoud van een departementale reiskostenmodule;
- kosten van de USZO.

### 01.03.04 Specifieke uitgaven

Op dit artikelonderdeel worden uitgaven op departementaal niveau verantwoord, voorzover deze niet onder de algemene apparaatsuitgaven worden ondergebracht.

Het onderdeel betreft ook de volgende structureel geplande activiteiten:

- organisatie- en informatieprojecten ten behoeve van departementale afstemming;
- bijdrage aan het energieplan en de opzet van het departementale milieuzorgsysteem;
- beleidsformulering met betrekking tot de administratieve organisatie (A.O.);
- ondersteuning van de controlewerkzaamheden van de accountantsdienst;
- opleidingen in het kader van bedrijfszelfbescherming en de ARBO-wetgeving;
- studies uitgevoerd door de directie Strategie en Coördinatie.

#### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
01.03.01 Dep. Voorlichtingsact.	5 161	9 505	9 287	5 336	9 505	9 287	12	12.0
01.03.03 Automatisering	54 866	19 898	24 966	34 462	31 743	32 811	52	12.0
01.03.04 Specifieke Uitgaven	32 719	28 404	33 757	33 587	32 742	33 757	52	12.0
<b>Totaal</b>	<b>92 746</b>	<b>57 807</b>	<b>68 010</b>	<b>73 386</b>	<b>73 990</b>	<b>75 855</b>		

#### e. de kengetallen

#### Inputgegevens

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.



Bedragen in NLG mln	2000	2001
programma uitgaven	74,0	75,9
apparatuuruitgaven (art. 01.01)	32,1	32,3
totale uitgaven	107,5	108,2
Aantal fte's	241,1	238,6

#### **01.04. Personeelsbeleid**

##### *a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel vindt de raming plaats van kosten die verband houden met het realiseren van het departementsbrede personeelsbeleid. Het betreft onder andere functie-opleidingen van personeelsleden van Verkeer en Waterstaat, voorzover deze niet dienstgericht plaatsvinden.

Ook worden op dit artikel de uitgaven geraamd voor het flankerend beleid, voor de wachtgeldgarantieregeling en voor om-, her- en bijscholing.

Verkeer en Waterstaat stelt de medewerkers in staat de noodzakelijke kwalificaties te verwerven om hun functie optimaal te kunnen vervullen. Ook wordt aan betrokkenen bij reorganisaties scholing aangeboden die de kans vergroot om een andere functie te vinden binnen de nieuwe organisatie dan wel op een andere plaats. Dit is mede van belang ten behoeve van de realisatie van de organisatiedoelen van het kerndepartement.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.04	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			44 158	43 354	42 828	42 830	42 830	
Nieuwe mutaties			904	297	1 029	1 034	1 041	
Stand ontwerp-begroting 2001	276	35 446	45 062	<b>43 651</b>	43 857	43 864	43 871	43 871
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	125	16 085	20 448	<b>19 808</b>	19 901	19 905	19 908	19 908

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.04		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			44 158	43 354	42 828	42 830	42 830	
Nieuwe mutaties			904	297	1 029	1 034	1 041	
Stand ontwerp-begroting 2001		35 253	45 062	<b>43 651</b>	43 857	43 864	43 871	43 871
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		15 997	20 448	<b>19 808</b>	19 901	19 905	19 908	19 908

*c. de toelichting bij de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Verplichtingen en uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004
1. Overboekingen		- 731			
2. Loonbijstelling 2000	904	882	868	868	868
3. Prijsbijstelling 2000		146	161	166	173
Totaal	904	297	1 029	1 034	1 041

ad 1. Op basis van de huidige inzichten ontstaat, mede gelet op het aantal uitkeringsgerechtigden voor 2000–2001, enige financiële ruimte op dit artikel, welke ingezet wordt voor problematiek elders binnen dit beleidsterrein.

ad 2. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000.

ad 3. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

**01.04.01 Flankerend beleid**

Dit artikelonderdeel betreft de uitgaven voor sociaal beleid in verband met organisatieveranderingen en reorganisaties, zoals herplaatsingsproblematiek. Tevens worden hier de effecten van de 55+ wachtgeldregeling verantwoord.

**01.04.02 Departementaal Sociaal Beleid**

Dit artikelonderdeel geeft de uitgaven weer die worden gedaan voor het departement als geheel. Voorbeelden hiervan zijn activiteiten op het gebied van outplacement, assesment en managementontwikkeling.

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
01.04.01 Flankerend beleid	32 354	41 836	40 312	32 247	41 836	40 312	12	12.0
01.04.02 Dep. Sociaal Beleid	3 092	3 226	3 339	3 006	3 226	3 339	12	12.0
Totaal	35 446	45 062	43 651	35 253	45 062	43 651		

*e. de kengetallen*

**Inputgegevens**

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

Bedragen in NLG mln	2000	2001
programma uitgaven	45,1	43,7
apparaatsuitgaven (art. 01.01)	2,0	2,0
totale uitgaven	47,1	45,7
Aantal fte's	15	15
Aantal uitkeringsgerechtigden	556	480

**01.05. Onderzoek en ontwikkeling algemeen**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Deze uitgaven hebben betrekking op bijdragen van Verkeer en Waterstaat voor het verrichten van onderzoeken en dergelijke, voor zover deze niet bij de afzonderlijke beleidsterreinen zijn onder te brengen.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.05	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			1 586	1 574	1 337	1 337	1 337	
1e suppl. wet			13 750	12 000	11 000			
Nieuwe mutaties			11	436	434	59	60	
Stand ontwerp-begroting 2001	1 167	1 068	15 347	<b>14 010</b>	12 771	1 396	1 397	1 397
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	530	485	6 964	<b>6 357</b>	5 795	633	634	634

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.05		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			1 586	1 574	1 337	1 337	1 337	
1e suppl. wet			13 750	12 000	11 000			
Nieuwe mutaties			11	436	434	59	60	
Stand ontwerp-begroting 2001		2 230	15 347	<b>14 010</b>	12 771	1 396	1 397	1 397
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		1 012	6 964	<b>6 357</b>	5 795	633	634	634

*c. de toelichting bij de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Verplichtingen en uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004
1. Bijdrage CEMT		35	35	35	35
2. Bijdrage Connekt		375	375		
3. Loonbijstelling 2000	11	10	10	10	10
4. Prijsbijstelling 2000		16	14	14	15
Totaal	11	436	434	59	60

ad 1. De betaling van contributie aan de CEMT (Conferentie van Europese transportministers) wordt structureel verhoogd. Dit bedrag is ten laste van het generale VenW-beeld opgelost.

ad 2. Deze mutatie heeft betrekking op een bijdrage aan de apparaats-

kosten van de Stichting Connekt. Dit is een Publiek-Privaat Samenwerkingsverband (PPS) waarbij strategische onderzoeksvragen en vraag en aanbod van transportsystemen centraal staan.

ad 3. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000.

ad 4. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

#### **01.05.02 Nederlands Normalisatie Instituut (NNI)**

Aan het NNI wordt jaarlijks een bijdrage verstrekt, ten behoeve van de kosten van de normalisatiewerkzaamheden. Deze werkzaamheden bestaan uit het vastleggen en bepalen van waarden en normen. Voor Verkeer en Waterstaat zijn met name bouw, milieu, informatievoorziening, transport en verpakking van belang.

#### **01.05.03 Antarctica**

Vanaf 1995 wordt op dit artikelonderdeel het VenW-aandeel in de bijdrage aan het onderzoek met betrekking tot Antarctica verantwoord. Het betreft hier onderzoek naar het (mogelijk) afsmelten van de ijskap alsmede onderzoek van de ozonproblematiek.

#### **01.05.04 Bijdragen Wetenschappelijke Instituten**

De Centrale Diensten verrichten contributiebetalingen aan (internationale) wetenschappelijke instituten, waarin de Staat der Nederlanden participeert. Het betreft thans de Conferentie van Europese transportministers (CEMT) en de Kennisunit van het CPB (Centraal Plan Bureau).

#### **01.05.05 Connekt**

De Stichting Connekt coördineert het onderzoek op het gebied van de vervoer- en transportsector in brede zin. Dit is een Publiek-Privaat Samenwerkingsverband (PPS) waarbij strategische onderzoeksvragen en vraag en aanbod van transportsystemen centraal staan. De subsidie welke Verkeer en Waterstaat in dit kader verstrekt wordt op dit artikelonderdeel verantwoord.

#### **De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
01.05.02 NNI		257	246	102	257	246	12	12.0
01.05.03 Antarctica		793	793	773	793	793	12	12.0
01.05.04 Bijdr. Wetensch. Inst.	577	547	596	578	547	596	12	12.0
01.05.05 Connekt	491	13 750	12 375	777	13 750	12 375	12	12.0
<b>Totaal</b>	<b>1 068</b>	<b>15 347</b>	<b>14 010</b>	<b>2 230</b>	<b>15 347</b>	<b>14 010</b>		

## 01.07. Functionele kosten Koninklijk Huis

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Dit artikel heeft betrekking op de bijdrage van Verkeer en Waterstaat aan de apparaatsuitgaven van het Koninklijk Huis.

b. de cijfers

### Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.07	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			7 113	7 113	7 112	7 112	7 112	
Nieuwe mutaties			189	1 037	1 039	1 040	1 041	
Stand ontwerp-begroting 2001		6 766	7 302	8 150	8 151	8 152	8 153	8 153
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		3 070	3 314	3 698	3 699	3 699	3 700	3 700

c. de toelichting bij de cijfers

### Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Verplichtingen en uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004
1. Stijging apparaatskosten		820	820	820	820
2. Loonbijstelling 2000	189	192	192	192	192
3. Prijsbijstelling 2000		25	27	28	29
Totaal	189	1 037	1 039	1 040	1 041

ad 1. De raming is opgehoogd als gevolg van gewijzigde wetgeving waardoor een nieuwe arbeidsregeling voor chauffeurs van toepassing is.

ad 2. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000.

ad 3. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.0.

## 01.08. Crisisbeheersing

### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Vanaf medio 1997 is bij Verkeer en Waterstaat een herijkingsoperatie gaande van crisismanagement op de verschillende deelterreinen. Tot dan toe had «crisisbeheersing» betrekking op internationale conflictsituaties. Daar was ook het budget op afgestemd. Zowel beleidsmatig als operationeel zijn «crisisbeheersing» en rampenbestrijding geïntegreerd in wat wordt genoemd crisismanagement. Hiermee zijn ook de activiteiten door het ministerie op dit terrein uitgebreid.

De begroting heeft voornamelijk betrekking op de volgende uitgaven:

- ontwikkelen van of stimuleren van de ontwikkeling van crisisregelingen op verschillende niveaus;
- het houden van oefeningen;
- instandhouding departementaal coördinatiecentrum (personeel en materieel);
- onderhoud en beheer van materieel (pompen);
- instandhouding meldkamerfunctie;
- het ontwikkelen en verzorgen van opleidingen;
- abonnementen op het Nationaal noodnet en het verzorgen van andere verbindingen;
- personeelskosten van de verschillende calamiteitencoördinatoren;
- evaluaties.

### b. de cijfers

#### Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.08	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		3 008	2 937	2 868	2 868	2 868	
1e suppl. wet 2000		- 659	- 948	- 897	- 897	- 897	
Nieuwe mutaties		43	53	52	52	53	
Stand ontwerp-begroting 2001	4 566	2 392	<b>2 042</b>	2 023	2 023	2 024	2 024
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	2 072	1 085	<b>927</b>	918	918	918	918

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.08	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		3 008	2 937	2 868	2 868	2 868	
1e suppl. wet		- 659	- 948	- 897	- 897	- 897	
Nieuwe mutaties		43	53	52	52	53	
Stand ontwerp-begroting 2001	4 426	2 392	<b>2 042</b>	2 023	2 023	2 024	2 024
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	2 008	1 085	<b>927</b>	918	918	918	918

*c. toelichting op de cijfers***Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/Verplichtingen	2000	2001	2002	2003	2004
1. Loonbijstelling	43	42	40	40	40
2. Prijsbijstelling		11	12	12	13
Totaal	43	53	52	52	53

ad 1. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000

ad 2. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 12 en 03.5.

**01.09. Raden en Commissies***a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Dit artikel heeft betrekking op uitgaven in verband met de werkzaamheden van verschillende advies- en overlegorganen op het terrein van Verkeer en Waterstaat.

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat worden door deze organen, gevraagd of uit eigen beweging, adviezen uitgebracht. Deze adviezen betreffen de hoofdlijnen van het te voeren beleid, overeenkomstig de specialisatie van het betreffende orgaan.

Sinds 1 oktober 1992 functioneert de advies- en overlegstructuur overeenkomstig de Wet raad voor Verkeer en Waterstaat (staatsblad 1992, nr. 146) en het Besluit advies en overleg Verkeer en Waterstaat (staatsblad 1992, nr. 503).



## Adviesorganen

Raad voor Verkeer en Waterstaat

### *Specifieke adviesorganen*

- Technische Commissie Grondwaterbeheer
- Rubriceringscommissie Gevaarlijke Stoffen
- Staatscommissie Waterstaatswetgeving

## Overlegorganen

### *Departementale overlegorganen*

- overlegorgaan verkeersinfrastructuur
- overlegorgaan waterbeheer en Noordzee-aangelegenheden
- overlegorgaan personenvervoer (bedrijfsmatig)
- overlegorgaan goederenvervoer (inclusief vervoer gevaarlijke stoffen)
- overlegorgaan oppervlaktestoffen
- overlegorgaan post- en telecommunicatie
- overlegorgaan verkeersveiligheid

### *Specifieke overlegorganen*

- Nationale havenraad
- Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat

### *b. de cijfers*

#### **Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>01.09</b>	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			3 402	3 453	3 449	3 449	3 449	
1e suppl. wet			- 223	- 236	- 250	- 250	- 250	
Nieuwe mutaties			30	62	65	66	68	
Stand ontwerp-begroting 2001	520	4 911	3 209	<b>3 279</b>	3 264	3 265	3 267	3 267
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	236	2 229	1 456	<b>1 488</b>	1 481	1 482	1 482	1 482

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.09	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		3 402	3 453	3 449	3 449	3 449	
1e suppl. wet		- 223	- 236	- 250	- 250	- 250	
Nieuwe mutaties		30	62	65	66	68	
Stand ontwerp-begroting 2001	5 277	3 209	<b>3 279</b>	3 264	3 265	3 267	3 267
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	2 395	1 456	<b>1 488</b>	1 481	1 482	1 482	1 482

*c. de toelichting bij de cijfers***Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Verplichtingen en uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004
1. Loonbijstelling 2000	30	30	30	30	30
2. Prijsbijstelling 2000		32	35	36	38
Totaal	30	62	65	66	68

ad 1. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000.

ad 2. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

*d. de kengetallen***Inputgegevens**

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

Bedragen in NLG mln	2000	2001
programma uitgaven	3,2	3,3
apparaatsuitgaven (art. 01.01 en 01.09)	5,0	5,0
totale uitgaven	8,2	8,3
Aantal fte's	40,4	40,4

## 01.10. Ruimtevaartactiviteiten

### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Verkeer & Waterstaat hecht grote waarde aan de ruimtevaartactiviteiten in relatie met de aardobservatie, navigatie en communicatie.

De hoofddoelstellingen zijn het tot stand brengen van een coherent programma van satellietwaarnemingen en infrastructuur ten behoeve van:

- de bewaking van de wereldwijde en regionale toestand van het klimaat en het milieu;
- het wetenschappelijk onderzoek;
- de ondersteuning van de operationele meteorologie en oceanografie;
- de monitoring van de toestand van de aardse hulpbronnen;
- navigatie en communicatie.

De uitvoering van de aardobservatieprogramma's is opgedragen aan een tweetal organisaties het Europees Ruimte Agentschap (ESA) en de Europese Organisatie voor de Exploitatie van Meteorologische Satellieten (EUMETSAT).

De programma's van de twee organisaties vormen een samenhangend geheel en krijgen hebben een grote betekenis bij de bewaking van klimaat en milieu, voor het wetenschappelijk onderzoek, bij de uitvoering van operationele taken en voor technologieontwikkeling.

Verkeer en Waterstaat is het coördinerende ministerie voor Aard-observatie, een taak die sinds 1988 door het KNMI wordt verzorgd. Voorbereiding van het Nederlandse beleid, de financiële afstemming tussen de deelnemende ministeries en de departementale aardobservatiebegroting vindt plaats door het KNMI vanuit die coördinerende taak.

### b. de cijfers

#### Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.10	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		69 441	10 000	10 117	10 000	10 000	10 000	
Nieuwe mutaties		- 23 145	173	24 108				
Stand ontwerp-begroting 2001	192 061	46 296	10 173	<b>34 225</b>	10 000	10 000	10 000	10 000
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	87 153	21 008	4 616	<b>15 531</b>	4 538	4 538	4 538	4 538

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.10	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		30 205	24 600	20 004	21 896	21 896	
Nieuwe mutaties			7 359	6 907	5 742	3 812	
Stand ontwerp-begroting 2001	40 524	30 205	<b>31 959</b>	26 911	27 638	25 708	25 708
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	18 389	13 706	<b>14 502</b>	12 061	12 372	11 490	10 638

*c. de toelichting bij de cijfers***Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	2001	2002	2003	2004
1. Gebruikersondersteuning 2001–2005	2000	2000	2000	2000
2. Data User Programme 2e periode	1 322	1 763	2 204	2 644
3. EO Envelope Programme 2e periode	0	0	1 078	1 561
4. Earth Watch Missions	1 426	1 808	2 155	2 504
5. Aanpassing meerjaren-cijfers ESA/EUMETSAT	2 242	1 005	- 2 068	- 5 285
6. Prijsbijstellingstranche 2000	369	331	373	388
Totaal	7 359	6 907	5 742	3 812

- ad 1. Deze post betreft de invulling van de gemaakte afspraken tussen de ministeries van OCenW, EZ en VenW over de voortzetting van dit Nederlandse project. In de Ministerraad van 1 juni 1999 is besloten dat over de periode 2001 t/m 2005 in totaal f 6 mln per jaar wordt uitgetrokken en dat elk departement 1/3 deel zijnde f 2 mln per jaar beschikbaar stelt.
- ad 2. Deze post betreft de invulling van de afspraak die is gemaakt in de Ministerraad van 19 november 1996 tot participatie in het DUP-programma tot en met 2015. Nederland heeft zich verplicht tot een jaarlijkse betaling van 4% van de totale programmakosten. Deze internationale verplichting is vastgelegd in de declaratie van ESA die op 30 november 1999 is ondertekend. Het aandeel van VenW is 33%. De raming van de jaarlijkse uitgaven is gebaseerd op het ESA Long Term Plan.
- ad 3. Deze post betreft de invulling van de afspraak die is gemaakt in de Ministerraad van 19 november 1996 tot participatie in het EOEP-programma tot en met 2015. Nederland heeft zich verplicht tot een jaarlijkse betaling van 3% van de totale programma kosten. Deze internationale verplichting is vastgelegd in de ESA declaratie van

20 mei 1999. Het aandeel van VenW in de Nederlandse bijdrage is 33%. De raming van de uitgaven is gebaseerd op het ESA Long Term Plan.

- ad 4. Tussen de ministeries EZ, OCenW en VenW is afgesproken dat over de periode 2001–2005 door elk afzonderlijk ministerie f 10 mln beschikbaar zal worden gesteld voor deelname aan het programma Earth Watch Missions.
- ad 5. Het betreft een aanpassing als gevolg van gewijzigde meerjarenbegrotingen van ESA en EUMETSAT. Jaarlijks worden deze begrotingen aangepast aan ontwikkelingen in de programma's (kasschuif) en inflatie. Het gaat daarbij alleen om programma's waarvoor Nederland zich reeds verplicht heeft.
- ad 6. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel bevat geen artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt resp. 43G en 11.1.

*e. Kengetallen en overige gegevens*

**Specificatie van de ruimtevaartprogramma's**

De looptijd heeft betrekking op de duur van het project waaraan Nederland haar bijdrage heeft toegezegd of nog zal toezeggen. Deze bijdragen zijn gebaseerd op verdragen en internationale afspraken.

**Lopende programma's (verplichtingen vanaf 31/12/1999)**

	Omschrijving programma's	Verplichtingen-stand	Looptijd t/m
1	<p>ESA-MSG</p> <p>De ontwikkeling en lancering van de eerste satelliet van het type Meteosat Second Generation (MSG) van de ESA, heeft een technologische, een wetenschappelijke en een meteorologische/milieutaak. Met de huidige Meteosat serie is een reeks van waarnemingen opgebouwd, die van groot belang zijn voor de studies ten aanzien van de veranderingen in klimaat en milieu. MSG zal deze reeks voortzetten, waardoor een betere klimaatmonitoring kan plaatsvinden. (besluit van 7 mei 1993).</p>	1 815	2000
2	<p>EUMETSAT-GB</p> <p>De deelname aan dit programma is verplicht door aanvaarding van Nederland van het verdrag tot oprichting van een Europese Organisatie voor de exploitatie van meteorologische satellieten «EUMETSAT» op 23 maart 1984 (trb.1983,161), oprichting in 1986</p>	23 490	2017
3	<p>EUMETSAT-MTP</p> <p>Verlenging van het huidige MOP-programma van de EUMETSAT organisatie als overbrugging naar de tweede generatie Meteosat satellieten. Dit Meteosat Transition Program (MTP-programma) moet de operationele dienstverlening garanderen tot het jaar 2000. Het programma behelst de productie van één satelliet, identiek aan het MOP type, die eind 1995 of begin 1996 moet worden gelanceerd. (besluit van 8 maart en 8 mei 1991).</p>	3 463	2004
4	<p>EUMETSAT-MSG</p> <p>Een bijdrage van de EUMETSAT organisatie in de ontwikkeling en lancering van de eerste satelliet van het type Meteosat Second Generation (MSG) bij de ESA organisatie (zie punt e). Het ontwikkelen, aanschaffen en testen van een grondsegment door de EUMETSAT in deze pre-operationele fase van het MSG programma. Dit Meteosat Second Generation (MSG) programma van de EUMETSAT organisatie behelst de continuering van de dienstverlening met meteorologische satellieten van het type METOSAT vanaf het jaar 2000, voor het verkrijgen van basisgegevens voor de operationele meteorologie en voor het waarnemen en bestuderen van (de veranderingen in) het klimaat. (besluit van 8 maart en 8 mei 1991).</p>	63 523	2013
5	<p>EUMETSAT-EPS pre production</p> <p>Het voorbereidend programma Eumetsat Polar System (EPS) van de EUMETSAT organisatie omvat een haalbaarheidsstudie voor een serie Europese meteorologische satellieten in een polaire baan. (besluit van 7 mei 1993).</p>	47	2000
6	<p>Nationale Ondersteuning</p> <p>Het programma Nationale Ondersteuning bestaat uit een deel Instrumentontwikkeling en een deel Gebruikersondersteuning. Binnen de Instrumentontwikkeling wordt momenteel SCIAMACHY ontwikkeld, in samenwerking met Duitsland, als instrument voor het meten van sporengassen in de atmosfeer. SCIAMACHY zal meevliegen op ENVISAT-1 – 1999. Het deel Gebruikersondersteuning heeft tot doel het onderzoek naar de toepassingen van AO gegevens te steunen, de bijbehorende infrastructuur te ontwikkelen en het gebruik van AO gegevens in Ontwikkelingslanden te stimuleren.</p>	1 700	2000
7	<p>ESA-DUP</p> <p>Voor een beter gebruik van de gegevens van aardobservatiesatellieten wordt een gebruikersprogramma gedefinieerd (Data User Programme). Hierin worden archieven beter toegankelijk gemaakt en zal de ESA infrastructuur aangesloten worden op de Europese initiatieven op dat gebied.</p>	940	2000
8	<p>ESA-METOP-1 fase C/D</p> <p>De ontwikkeling, bouw en lancering van de eerste van een serie Europese polaire satellieten voor meteorologie en klimaat. Dit programma wordt uitgevoerd in samenwerking met EUMETSAT, die de exploitatie ervan overneemt.</p>	4 051	2007
9	<p>OMI</p> <p>De Nederlandse industrie bouwt, in samenwerking met een aantal wetenschappelijke instituten en met financiële steun van de overheid, een ozon monitoring instrument (OMI) voor de Amerikaanse satelliet EOS/Chem. Deze wetenschappelijke satelliet maakt deel uit van het Mission to Planet Earth-programma van de NASA en wordt eind 2002 gelanceerd. Het doel van OMI is het meten van sporengassen en aerosolen in de atmosfeer ten behoeve van de wereldwijde klimaatmonitoring en het atmosferisch-chemisch ruimteonderzoek. De Nederlandse belangen bevinden zich op het gebied van de erkende wetenschappelijke expertise in de atmosferische chemie en de instrumentbouw. De financiering van de bouw en de wetenschappelijke ondersteuning van het instrument en de exploitatie van de gegevens is een gezamenlijke inspanning van de ministeries van VenW, OCenW en EZ.</p>	3 600	2001

Omschrijving programma's	Verplichtingen-stand	Looptijd t/m
10 EUMETSAT-EPS EUMETSAT realiseert, met technologische steun van ESA, een systeem van polaire satellieten ten behoeve van de operationele meteorologie en het klimaatonderzoek. Dit systeem wordt complementair aan het reeds bestaande Amerikaanse NOAA-satellietsysteem. De eerste satelliet (uit een serie van drie satellieten) in EPS wordt in 2003 gelanceerd. De Nederlandse deelname aan EPS is conform het nationale aardobservatiebeleid en wordt gezamenlijk gefinancierd door VenW, OCenW en EZ.	89 342	2017
11 ESA Envelope Programme ESA, EUMETSAT en de Europese Unie hebben in 1995 gezamenlijk een Europese strategie voor aardobservatie opgesteld. ESA heeft die strategie ingevuld met een stelsel van wetenschappelijke en operationele missies. De wetenschappelijke missies zijn, tezamen met de exploitatie van bestaande missies en de voorbereiding voor nieuwe missies, ondergebracht in een raamwerkprogramma. Dit programma wordt het Earth Observation Envelope Programme (EOEP) genoemd en heeft als doel om vanuit een vaste jaarlijkse bijdrage aan het raamwerkprogramma de binnen het EOEP gedefinieerde activiteiten te financieren. Daardoor zijn er geen beslissingen voor nieuwe activiteiten meer nodig, zoals dat in het verleden veelal tot grote politieke problemen in Europa heeft geleid.	5 734	2007
12 Noordwijk Space Expo In maart 1996 is het NSE gestart met een onderwijsproject, waarbij de toepassing van remote sensing/aardobservatie wordt gestimuleerd in de aardrijkskundelessen van het middelbaar onderwijs. De eerste fase van het project (1006–1998) is met succes afgerond. In de tweede fase zal het aantal onderwerpen, als resultaat van de ervaringen uit de eerste fase, worden uitgebreid alsook het aantal technische hulpmiddelen. Naast steun vanuit de Nederlandse industrie en wetenschappelijke instituten (apparatuur, programmatuur) wordt dit onderwijsproject financieel gesteund door VenW, OCenW en de Europese ruimtevaartorganisatie ESA.	100	2001
13 ISPRS	30	2000
<b>Totaal</b>	<b>197 835</b>	

### 01.11. Onvoorziene uitgaven

#### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Uit dit artikel worden tijdens de begrotingsuitvoering kleine overschrijdingen gecompenseerd op grond van artikel 5 lid 6 van de comptabiliteitswet.

#### b. de cijfers

#### Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.11	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		2 622	3 090	1 601	2 640	2 991	
1e suppl. wet		351	351	351	351		
Nieuwe mutaties			- 1 218	- 374	- 138	- 500	
Stand ontwerp-begroting 2001		2 973	<b>2 223</b>	1 578	2 853	2 491	2 491
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		1 349	<b>1 009</b>	716	1 295	1 130	1 130

*c. de toelichting bij de cijfers*

De mutaties ontstaan als gevolg van kleine verschuivingen die zich tijdens de begrotingsvoorbereiding hebben voorgedaan.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen verdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 01 en 12.9.

**01.12. Loonbijstelling**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Dit artikel heeft tot doel om de ontvangsten, maar nog niet verdeelde, loonbijstelling tijdelijk te parkeren, alvorens de loonbijstelling wordt verdeeld over de betreffende artikelen.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.12	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000 1e suppl. wet			125 329	123 506	122 283	120 070	120 024	
Nieuwe mutaties		- 132 652	- 126 570	- 126 248	- 124 537	- 123 200	- 2 311	
Stand ontwerp-begroting 2001		- 7 323	- 3 064	- 3 965	- 4 467	- 3 176	- 2 311	
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		- 3 323	- 1 390	- 1 799	- 2 027	- 1 441	- 1 049	

*c. de toelichting bij de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Verplichtingen en uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Loonbijstelling 2000	- 125 329	- 123 506	- 122 283	- 120 070	- 120 024	
2. CAO rijk 2000-2001	- 7 323	- 3 064	- 3 965	- 4 467	- 3 176	- 2 311
Totaal	- 132 652	- 126 570	- 126 248	- 124 537	- 123 200	- 2 311

ad 1. De bij 1e suppletore wet 2000 ontvangen loonbijstelling (tranche 2000) is over de loonvoelige artikelen op de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) en Infrastructuurfonds verdeeld.

ad 2. In 2000 is er een nieuw onderhandelaarsakkoord voor de arbeidsvoorwaardenovereenkomst van de sector Rijk 2000-2001 gesloten. Als gevolg hiervan vindt een kasschuif plaats via de



*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 01 en 12.9.

**01.13. Prijsbijstelling**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Dit artikel heeft tot doel om de ontvangen, maar nog niet verdeelde, prijsbijstelling tijdelijk te parkeren, alvorens de prijsbijstelling wordt verdeeld over de desbetreffende artikelen.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.13	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000								
Amendementen/ N.v.W.			- 15 000					
1e suppl. wet			183 680	187 989	192 814	197 208	203 006	
Nieuwe mutaties			- 130 778	- 187 989	- 192 814	- 197 208	- 203 006	
Stand ontwerp-begroting 2001			37 902					
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000			17 199					

*c. de toelichting bij de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Verplichtingen en uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004
1. Te verdelen prijs-bijstelling	168 680	187 989	192 814	197 208	203 006
2. Toegedeeld aan de artikelen	- 130 778	- 187 989	- 192 814	- 197 208	- 203 006
Totaal	37 902				

ad 1. De bij 1e suppletore wet 2000 ontvangen prijsbijstelling.

ad 2. Vanaf 2001 is de ontvangen prijsbijstelling over de prijsgevoelige artikelen op de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) en

Infrastructuurfonds verdeeld. Voor 2000 is vooralsnog alleen de prijsbijstelling over de prijsgevoelige artikelen op het Infrastructuurfonds verdeeld.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 01 en 12.9.

**01.14. Bijdragen aan het infrastructuurfonds**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden de bijdragen aan het Infrastructuurfonds verantwoord. Deze bijdragen zijn in de begroting van het Infrastructuurfonds zichtbaar op het artikel 05.01 «Bijdragen ten laste van de begroting van Verkeer en Waterstaat».

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>01.14</b>	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		7 331 661	7 773 731	7 873 784	7 926 289	8 129 014	
1e suppl. wet		- 48 551	- 146 150	- 43 760	- 50 410	- 55 410	
Nieuwe mutaties		- 191 747	- 58 337	- 218 967	- 123 642	- 131 480	
Stand ontwerp-begroting 2001	7 071 555	7 091 363	<b>7 569 244</b>	7 611 057	7 752 237	7 942 124	8 252 677
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	3 208 932	3 217 920	<b>3 434 773</b>	3 453 747	3 517 812	3 603 979	3 744 902

c. de toelichting bij de cijfers

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Ontvangsten	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Overboeking van IF voor capaciteitsmanagement		- 6 000	- 6 000	- 6 000	- 6 000	
2. Loonbijstelling	38 053	38 048	37 311	35 026	34 476	
3. Overboeking van IF voor buitenlandactiviteiten	- 4 400	- 4 400	- 4 400	- 4 400	- 4 400	
4. Aankoop aandelen Westerscheldetunnel	- 30 528	134 513	- 41 022	14 310		
5. BOR	21 000					
6. FES-bruggetje	- 350 000	- 350 000	- 350 000	- 350 000	- 350 000	
7. Prijsbijstelling voor het Infracfonds	130 778	126 502	141 644	147 422	154 444	
8. Subsidie waterbodemsanering	1 000	3 000	3 500			
9. Verwerking baggerspecie						
10. Project industriële tunnelbouw	2 350		40 000	40 000		
11. Extrapolatie						310 553
<b>Totaal</b>	<b>- 191 747</b>	<b>- 58 337</b>	<b>- 218 967</b>	<b>- 123 642</b>	<b>- 131 480</b>	<b>310 553</b>

ad 1. Dit betreft een technische overboeking van het Infrastructuurfonds artikel 01.02 railwegen ten gunste van de begroting van Verkeer en Waterstaat (XII) artikel 03.19 inzake capaciteitsmanagement.

ad 2. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000.

ad 3. Dit betreft een overboeking van het Infrastructuurfonds uit de artikelen 02.01 waterkeren en 02.02 waterbeheren en vaarwegen voor buitenlandactiviteiten op artikel 02.20 HXII. In het kader van de transparantie, inzichtelijkheid en de mogelijkheden om optimaal te kunnen prioriteren is er voor gekozen de reeds bestaande activiteiten op artikel 02.20 HXII onder te brengen.

ad 4. Als gevolg van de actuele stand van de uitvoering en de doorwerking van de onderuitputting van 1999 bij 2e suppletore wet 1999, is de aandelenstorting van de NV Westerscheldetunnel aangepast.

ad 5. In het kader van het BOR worden deze gelden aan het infrastructuurfonds toegevoegd.

ad 6. Het FES-bruggetje impliceert dat investeringen die tot op heden niet via het FES worden gefinancierd, maar wel aan de FES-criteria voldoen, alsnog via het FES gefinancierd gaan worden. Hierdoor wordt de bijdrage uit de algemene middelen verlaagd.

ad 7. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000 voor het infrastructuurfonds

ad 8. Dit betreft een subsidie van het ministerie van VROM voor sanering waterbodems.

ad 9. Voor uitvoering van de motie Herrebrugh c.s. over verwerking van vervuilde baggerspecie stelt het kabinet gedurende een proefperiode van 4 jaar extra middelen beschikbaar.

ad 10. Het betreft een bijdrage van het Ministerie van Economische Zaken in de kosten voor de ontwikkeling van een nieuwe bouwmethode met de Industriële Tunnelbouw Methode (ITM). De overboeking naar het infrastructuurfonds vindt via dit artikel plaats.

ad 11. Conform de extrapolatie regel van 2,8% plus 2,0% SVV-groei op onderhoud rail neemt de bijdrage van Verkeer en Waterstaat aan het Infrastructuurfonds toe in 2005.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 03 en 12.12

**01.16 Bijdragen aan het buitenland i.v.m. Eurovignet**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op 9 februari 1994 is in Brussel het verdrag tussen de Eurovignetstaten (België, Duitsland, Denemarken, Luxemburg en Nederland) ondertekend. Hierin is vastgelegd dat op basis van een formule (artikel 13, lid 2 van dit verdrag) onderlinge verrekeningen zullen plaatsvinden.

De verrekeningen zijn gebaseerd op het saldo van het aantal verreden kilometers door Nederlandse vervoerders op het grondgebied van een ander «vignetland» en het aantal verreden kilometers op Nederlands grondgebied door vervoerders uit andere «vignetlanden».

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>01.16</b>	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			27 774					
Nieuwe mutaties			- 1 125					
Stand ontwerp-begroting 2001		13 203	26 649					
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		5 991	12 093					

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.16	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		27 774					
Stand ontwerp-begroting 2001	12 078	27 774					
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	5 480	12 603					

*c. de toelichting bij de cijfers*

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutatie in 2000 wordt veroorzaakt door een technische mutatie naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1999.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 43G en 12.9.

**01.18. Internationale betrekkingen***a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Ingevolge de geïntegreerde Rijksbegrotingsaanschrijving en voorschriften 1997 worden de uitgaven met betrekking tot Internationale Samenwerking (IS) afzonderlijk gepresenteerd in de begroting. Hiervoor is het artikel «Internationale betrekkingen» ingesteld.

*b. de cijfers***Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.18	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			4 481	4 481	4 438	4 438	4 438	
Stand ontwerp-begroting 2001		4 607	4 481	<b>4 481</b>	4 438	4 438	4 438	4 438
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		2 091	2 033	<b>2 033</b>	2 014	2 014	2 014	2 014

*c. de onderverdeling in artikelonderdelen***01.18.01 Ambtelijk personeel internationale betrekkingen**

Dit artikelonderdeel bevat de kosten van het ambtelijke personeel met betrekking tot de internationale betrekkingen.

## 01.18.02 Internationale betrekkingen

Dit artikelonderdeel heeft betrekking op de materiële uitgaven van de verkeersraden te Warschau, Brussel, Berlijn, Washington en Parijs.

### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen en uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	econ.	funct.
01.18.01 Personeel	2 748	2 741	2 741	11	12.0
01.18.02 Materieel	1 859	1 740	1 740	12	12.0
Totaal	4 607	4 481	4 481		

#### d. de kengetallen

De kengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

Bedragen in NLG mln	1999	2000	2001
programma uitgaven	4,6	4,5	4,5
apparaatsuitgaven (art. 01.01)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
totale uitgaven	4,6	4,5	4,5
Aantal fte's	12,1	14	14

#### Onderbouwing personele component Centrale Diensten (ambtelijk personeel)

Bedragen in NLG	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Gemiddelde geraamde begrotingssterkte in fte	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0
Gemiddelde geraamde prijs per fte	195 786	195 786	192 714	192 714	192 714	192 714

## 01.19. Raad voor de Transportveiligheid

#### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Dit artikel heeft betrekking op uitgaven in verband met de werkzaamheden van de Raad voor de Transportveiligheid. Deze Raad heeft in de loop van 1999 de taken overgenomen van andere ongevallenraden. De Raad voor de Luchtvaart, de Spoorwegongevallenraad en de Commissie Binnenvaartrampenwet zijn daarmee opgeheven. Na wijziging van de Schepenwet zal ook de Raad voor de Scheepvaart worden opgeheven. Voorts zal deze raad onderzoek plegen naar ongevallen op de weg en aanbevelingen doen ten aanzien van het wegnemen dan wel verminderen van veiligheidsrisico's.

De Raad voor de Transportveiligheid is een zelfstandig bestuursorgaan, waarbij de middelen worden verstrekt door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.19	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			8 270	8 257	8 254	8 255	8 255	
1e suppl. wet 2000			2 570	70	70	70	70	
Nieuwe mutaties			169	2 714	2 712	2 719	2 721	
Stand ontwerp-begroting 2001		5 108	11 009	<b>11 041</b>	11 036	11 044	11 046	11 046
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		2 318	4 996	<b>5 010</b>	5 008	5 012	5 012	5 012

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.19		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			8 270	8 257	8 254	8 255	8 255	
1e suppl. wet			3 170	70	70	70	70	
Nieuwe mutaties			169	2 714	2 712	2 719	2 721	
Stand ontwerp-begroting 2001		4 648	11 609	<b>11 041</b>	11 036	11 044	11 046	11 046
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		2 109	5 268	<b>5 010</b>	5 008	5 012	5 012	5 012

*c. de toelichting bij de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Verplichtingen en uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004
1. Verhoging begroting RvTV		2 500	2 500	2 500	2 500
2. Loonbijstelling 2000	169	171	165	171	171
3. Prijsbijstelling 2000		43	47	48	50
Totaal	169	2 714	2 712	2 719	2 721

ad 1. De begroting van de RvTV wordt verhoogd met f 2,5 mln. Uit

onafhankelijk onderzoek is gebleken dat het oorspronkelijk budget ontoereikend is voor een adequate taakuitoefening.

ad 2. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000.

ad 3. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 11 en 12.0.

**01.21. Huisvesting (onderhanden zijnde werk)**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Sinds 1999 is de stelselwijziging rijkshuisvesting van kracht. Dit betekent dat het bestaande huisvestingsbudget van de Rijksgebouwendienst (RGD) verdeeld wordt over de verschillende departementen. Met de RGD zijn huurcontracten gesloten die uit dit huisvestingsbudget bekostigd moeten worden.

Op dit artikel wordt het huisvestingsbudget ten behoeve van VenW geraamd. Het budget is vervolgens over de relevante artikelen verdeeld.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.21	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		2 792	14 315	14 316	14 316	16 400	
1e suppl. wet		- 2 792	- 14 315	- 14 316	- 14 316	- 13 966	
Nieuwe mutaties		906	906	906	906	- 1 528	906
Stand ontwerp-begroting 2001		906	<b>906</b>	906	906	906	906
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		411	<b>411</b>	411	411	411	411

*c. de toelichting bij de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Verplichtingen en uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Onderhanden werk					- 2 434	
2. Servicebudget huurpanden	906	906	906	906	906	906
Totaal	906	906	906	906	- 1 528	906



- ad 1. Door de Ministeries van Financiën en Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zijn aanvullende bedragen verstrekt in verband met «onderhanden werk.» Het gaat om huisvestingsprojecten die op 1 januari 1999 (datum van ingang Stelselherziening Rijkshuisvesting) nog niet waren opgeleverd maar waarover wel financieringsafspraken zijn gemaakt. Deze nieuwe mutatie betreft de overboeking van de resterende gelden.
- ad 2. Op basis van de normbedragen conform de methodiek gebruiksvergoeding Rijksgebouwendienst is aan de ministeries structureel een servicebudget voor de huurpanden ter beschikking gesteld. De op dit begrotingsartikel opgenomen bedragen zullen bij Voorjaarsnota 2001 over de begrotingsartikelen voor huisvestingskosten van de diensten worden verdeeld.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.0

**01.22. Invoering Euro**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden de uitgaven in verband met de invoering van de Euro geraamd. Vanuit de op de begroting van Financiën opgenomen Aanvullende Post Euro, is een totaal bedrag van f 62,5 mln aan de begroting van Verkeer en Waterstaat toegewezen. Hiermee kan 50% van de geraamde kosten worden gedekt. De overige kosten worden binnen de desbetreffende beleidsterreinen opgevangen. De uitgaven betreffen het aanpassen van wet- en regelgeving, het aanpassen van informatiesystemen, voorlichting, alsmede de kosten van de projectorganisaties die met deze activiteiten zijn belast.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.22	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		23 850	20 754	9 599			
1e suppl. wet		- 23 850	- 20 754	- 9 599			
Stand ontwerp-begroting 2001							
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000							

*c. de toelichting bij de cijfers*

De begrotingsgelden zijn bij 1e suppletoire wet over de relevante begrotingsartikelen verdeeld.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 11 en 12.9.

**01.23 Tuchtrechtspraak zeescheepvaart**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Naar aanleiding van het amendement van Niederer en Ravestein (Kamerstukken 1999–2000, 26 800 XII, nr. 6) wordt dit artikel aan de begroting toegevoegd en voorziet in aangepaste tuchtrechtspraak voor de zeescheepvaart.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.23	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000							
Amendementen/ N.v.W.		600					
Stand ontwerp-begroting 2001		600					
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		272					

*c. de toelichting bij de cijfers*

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderdelen. De economische en functionele classificaties zijn 11 respectievelijk 12.0.

## 02 RIJKSWATERSTAATSAANGELEGENHEDEN

### 02.01. Indirecte uitvoeringsuitgaven

#### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de uitgaven van Rijkswaterstaat verantwoord, die niet direct zijn toe te rekenen aan een product of een deelprogramma. De indirecte uitvoeringsuitgaven zijn noodzakelijk, om de Rijkswaterstaat organisatie in zijn totaliteit te laten functioneren. Met de uitgaven die hier worden gedaan, worden de voorzieningen geschapen, die het mede mogelijk maken om de producten uit de deelprogramma's tot stand te brengen, daarover de benodigde afstemming te plegen en de monitoring van het gehele uitvoeringsprogramma mogelijk te maken. De indirecte uitvoeringsuitgaven zijn uitgaven die dienen om de realisatie van programma's te steunen.

Hiertoe worden onder meer de volgende taken gerekend:

- Personeelsbeleid
- Management
- Financiële taken
- Facilitaire taken
- Algemene informatiesystemen
- Post en archiefzaken
- Algemene secretariële ondersteuning.

Naast de uitgaven die zijn geraamd om de bovenvermelde taken uit te voeren, vallen eveneens de uitgaven op het gebied van materieel en automatisering, die niet aan de producten zijn toe te rekenen onder de indirecte uitvoeringsuitgaven.

#### b. de cijfers

##### Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

02.01	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			386 347	345 386	344 275	344 282	344 282	
1e suppl. wet 2000			- 3 181	3 307	- 6 846	- 10 583	- 10 582	
Nieuwe mutaties			8 415	3 761	3 530	3 721	3 843	
Stand ontwerp-begroting 2001	376 815	378 640	391 581	<b>352 454</b>	340 959	337 420	337 543	337 543
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	170 991	171 819	177 692	<b>159 937</b>	154 720	153 115	153 170	153 170

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

02.01	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		386 347	345 316	344 275	344 282	344 282	
1e suppl. wet 2000		- 3 381	3 307	- 6 846	- 10 583	- 10 582	
Nieuwe mutaties		8 415	3 761	3 530	3 721	3 843	
Stand ontwerp-begroting 2001	370 105	391 381	<b>352 384</b>	340 959	337 420	337 543	337 543
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	167 946	177 601	<b>159 905</b>	154 720	153 115	153 170	153 170

*c. de toelichting bij de cijfers***Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	2000	2001	2002	2003	2004
1. Verschuivingen c.q. verlagingen		- 5 858	- 5 617	- 5 415	- 5 415
2. Loonbijstelling	7 564	6 863	6 842	6 842	6 842
3. Prijsbijstelling		1 959	2 157	2 219	2 341
4. mobiliteitsbureau	75	75	75	75	75
5. Loonkosten trainees	213	168			
6. EURO teststraat	563	554	73		
Totaal	8 415	3 761	3 530	3 721	3 843

- ad 1. Ten behoeve van problematiek elders op de begroting van Verkeer en Waterstaat is dit artikel taakstellend verlaagd.
- ad 2. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000.
- ad 3. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.
- ad 4. Ten behoeve van het mobiliteitsbureau Midden worden gelden overgeboekt van artikel 01.01. Het betreft hier bemiddelingskosten voor het zoeken naar een nieuwe werkring van herplaatsingskandidaten.
- ad 5. Dit betreft de loonkosten t.b.v de tweede lichting Rijkstrainees voor de jaren 2000-2001.
- ad 6. Dit betreft uitgaven voor de EURO teststraat. Dit is een omgeving waarin instrumenten (m.n. op het gebied van kantoorautomatisering) getoetst worden voordat deze feitelijk binnen VenW in gebruik kunnen worden genomen.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 01 en 12.9.

## 02.02. Exploitatiebijdragen

### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Zolang de Westerscheldetunnel niet is gerealiseerd zorgt een bijdrage aan de veerdiensten ervoor dat een verbinding tussen beide oevers in stand gehouden kan worden.

Daarnaast worden op dit artikel de jaarlijkse bedragen verantwoord ten behoeve de provincies en particuliere organisaties t.w.: de regeling PAS 65+ voor de zoute veren, de groenvoorziening Schiphol, de kadastrale kosten van de Unie van Waterschappen en de Buisleidingenstraat Zuid-West-Nederland.

### b. de cijfers

#### Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

02.02	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			10 972	11 764	10 756	10 757	10 757	
1e suppl. wet 2000			9 042		4 300	4 800	700	
Nieuwe mutaties				744	807	27 430	27 524	
Stand ontwerp-begroting 2001	32 059	9 060	20 014	12 508	15 863	42 987	38 981	38 981
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	14 548	4 111	9 082	5 676	7 198	19 507	17 689	17 689

#### Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

02.02		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			62 485	61 972	60 964	60 965	65 025	
1e suppl. wet 2000			9 042		4 300	4 800	700	
Nieuwe mutaties				744	807	27 430	27 524	
Stand ontwerp-begroting 2001		67 913	71 527	62 716	66 071	93 195	93 249	93 249
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		30 818	32 458	28 459	29 982	42 290	42 315	42 315

*c. de toelichting bij de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Prijsbijstelling		744	807	830	924	
2. Exploitatie WST				26 600	26 600	
Totaal		744	807	27 430	27 524	

ad 1. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

ad 2. Het betreft een ophoging van het budget ten behoeve van de exploitatiebijdrage voor de Westerscheldetunnel.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 43D en 12.33.

*e. de kengetallen*

*Geraamde bijdrage per project in 2001*

Exploitatie Westerschelde veerdiensten	54.1 mln.
Pas 65+ zoute veren	1.4 mln.
Groenvoorziening Schiphol	2.5 mln.
Kadastrale kosten van de Unie van Waterschappen	3.4 mln.
Buisleidingenstraat Zuid-West-Nederland.	1.3 mln.
Totaal	62.7 mln.

**02.10. Droge infrastructuur**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden uitgaven verantwoord die betrekking hebben op activiteiten op het gebied van beleidsvoorbereiding en evaluatie ten aanzien van de droge infrastructuur, waaronder verkeersveiligheid. De Minister van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor het nationale beleid op het gebied van wegen en verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid heeft een nauwe relatie met het verkeers- en vervoerbeleid.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>02.10</b>	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			37 040	36 442	36 150	36 151	37 951	
1e suppl. wet 2000			21 578	27 886	24 055	22 536	22 536	
Nieuwe mutaties			2 297	888	907	912	923	
Stand ontwerp-begroting 2001		103 485	60 915	<b>65 216</b>	61 112	59 599	61 410	61 410
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		46 959	27 642	<b>29 594</b>	27 731	27 045	27 867	27 867

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>02.10</b>		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			39 344	38 746	38 454	38 255	38 255	
1e suppl. wet 2000			32 163	34 977	36 809	22 536	22 536	
Nieuwe mutaties			2 297	888	907	912	923	
Stand ontwerp-begroting 2001		79 029	73 804	<b>74 611</b>	76 170	61 703	61 714	61 714
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		35 862	33 491	<b>33 857</b>	34 564	28 000	28 005	28 005

*c. de toelichting bij de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Loonbijstelling	639	640	635	633	633	
2. Prijsbijstelling		248	272	279	290	
3. Project Mainportontw. Rotterdam	1 658					
Totaal	2 297	888	907	912	923	

ad 1. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000

ad 2. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000

ad 3. Op dit artikel worden de (directe) personele uitgaven verricht voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR).

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

#### **02.10.01 Beleidsvoorbereiding en evaluatie: wegen**

Het programma beleidsvoorbereiding en -evaluatie wegen omvat de activiteiten van Rijkswaterstaat als uitvoeringsorganisatie gericht op de ontwikkeling van nieuw beleid of de evaluatie van bestaand/uitgevoerd beleid alsook de activiteiten voortvloeiend uit de functie van vertegenwoordiger van de minister in de regio ofwel de «oog-, oor- en mondfunctie». Implementatie en realisatie van VenW-beleid in regionaal beleid is veelal de primaire verantwoordelijkheid van andere overheden. Vanuit deze taak worden bijdragen geleverd aan visie ontwikkeling, overleg met regionale partners en aan de monitoring van ontwikkelingen bij lokale en regionale overheden.

Belangrijke ontwikkelingen waaruit consequenties voortvloeien voor de programmering van de activiteiten in dit programma zijn:

- voortzettende decentralisering van uitvoerende taken naar lagere overheden en private partijen welke leidt tot versterking van de oog-, oor- en mondfunctie van de regionale directies;
- verschuiving van aanleg en beheer van infrastructuur naar meer procesgeoriënteerde activiteiten in verband met intensivering van overleg van regionale directies met regionale bestuurlijke partners en bedrijfsleven.

Herprioritering van de activiteiten in het kader van het programma beleidsvoorbereiding en -evaluatie wegen in verband met nieuwe beleidsontwikkelingen vindt plaats binnen de huidige financiële randwaarden van het programma.

De activiteiten in het kader van dit programma zijn op te delen in de volgende 4 componenten:

Categorie 1: Oog-, oor- en mondfunctie

Deze component is gericht op een adequate bestuurlijke vertegenwoordiging van Verkeer en Waterstaat in het werkveld en op het effectief uitdragen van het beleid en de uitvoeringsmaatregelen die daarmee samenhangen.

Gericht op de ontwikkeling van nieuw beleid vallen hier inhoudelijk de activiteiten onder vanwege het NVVP, 5e Nota Ruimtelijke Ordening, PPS, bijdrage aan pilots en visies op het gebied van personen- en goederenvervoer, bijvoorbeeld ondergronds transport en buisleidingen, Light Rail, Scheepvaart binnenwateren en Zeehavenbeleid. Bij de uitvoering van bestaand beleid gaat het om bijdragen aan opstellen MIT, Grote Stedenbeleid, Ruimtelijke Ordening, decentralisatie regionaal spoorvervoer en multimodale overslagpunten etc.

Categorie 2: Generieke regionale producten

Ter ondersteuning van de oog-, oor- en mondfunctie en ter onderbouwing van werkzaamheden in verband met beleidsprojecten, planstudies, beheer en onderhoud maken regionale directies producten op het gebied van regionale beleidsontwikkeling en regionale beleidsevaluatie. Hierbij valt te denken aan jaarlijkse monitoring – en evaluatierapporten, (sectoroverstijgende) regionale beleidsvisies of ondersteunend instrumentarium voor regionale beleidsontwikkeling. Als belangrijke voorbeelden zijn hier te noemen de regionale beleidseffectrapportages voor de uitvoering van bestaand beleid en de bijdrage aan de ontwikkeling aan het opstellen monitor NVVP voor de ontwikkeling van nieuw beleid.



### Categorie 3: Projecten

In opdracht van de bestuurskern en op basis van afspraken over meerjaren randvoorwaarden worden door regionale directies projecten uitgevoerd.

### Categorie 4: Politieke events

Het gaat hier om ad hoc bijdragen van regionale directies in verband met vragen over – veelal politiek gevoelige projecten.

## **02.10.02 Beleidsvoorbereiding en evaluatie: verkeersveiligheid**

Op dit artikelonderdeel worden de personele en materiële uitgaven verantwoord van de regionale veiligheidsconsulenten. De programma uitgaven die hieraan gekoppeld zijn worden verantwoord op artikel 03.31 Taakstelling Verkeersveiligheid.

De doelstelling voor het jaar 2010 met betrekking tot verkeersveiligheid is vastgesteld op maximaal 750 doden in het verkeer en maximaal 14 000 gewonden. Het betreft het aantal verkeersdoden geregistreerd door de politie en het aantal voor de registratiegraad gecorrigeerde door de politie geregistreerde gewonden. De registratiegraad wordt (middels onderzoek) bepaald door het aantal door de politie geregistreerde verkeersgewonden te vergelijken met het aantal door ziekenhuizen geregistreerde verkeersgewonden. In 1998 was het aantal gewonden gecorrigeerd voor de registratiegraad ca. 18 600.

De beleidsontwikkeling vindt plaats op basis van maatschappelijke signalen en onderzoeksresultaten. Naast het doen van onderzoek en het verspreiden van de resultaten daarvan gaat het hier ook om de uitvoering van de afspraken met partners zoals vastgelegd in het Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 1996–2000 (MPV) en om de ondersteuning van de regionale aanpak van de verkeersonveiligheid. Deze facilitering van provinciale, gemeentelijke en andere uitvoerders van het beleid geschiedt door middel van kennisoverdracht, voorlichting, bijdragen aan projecten en beleidsevaluaties.

De uitgaven ten laste van dit artikelonderdeel vloeien grotendeels voort uit de afspraken met derden zoals die zijn vastgelegd in het MPV.

Het programma is gericht op invoering van het concept Duurzaam Veilig, o.a. door een begin 1997 met de mede-overheden afgesproken Startprogramma en op een aantal speerpunten (snelheid, rijden onder invloed, gevaarlijke situaties, fietsers, zwaar verkeer).

Hierbij ligt sterker de nadruk op de landelijke en regionale uitvoering van het bestaande beleid dan op het ontwikkelen van nieuwe beleidsmaatregelen. Verder worden nieuwe activiteiten voorzien op het gebied van instrumentatie en draagvlak (bestuurlijke handhaving, financiering, risicobenadering, samenwerkingsvormen, organisatie). Het nieuwe beleid wordt vormgegeven in het NVVP en de tweede fase Duurzaam Veilig.

## **02.10.03 Anticiperend onderzoek droge infrastructuur**

Anticiperend onderzoek is van strategisch belang en richt zich op het ontwikkelen en in stand houden van kennis voor de lange termijn ontwikkelingen en het ontdekken van nieuwe mogelijkheden. Anticiperend Onderzoek is een onderzoekswerksoort die zich richt op een termijn die ligt na de horizon van het vigerende beleid. Het spoort nieuwe ontwikkelingen op en brengt de kansen en bedreigingen daarvan, in relatie met het staande beleid, in kaart. Anticiperend Onderzoek verschilt daarmee wezenlijk van het beleidsvoorbereidende en beleidsuitvoerende onder-

zoek. Bij anticiperend onderzoek is het van belang dat wordt samengewerkt tussen de Specialistische Diensten van VenW en de grote technologische instituten (GTI's), universiteiten en reeds bestaande samenwerkingsverbanden op het gebied van kennisontwikkeling.

Onderzoek of kennis meer in het algemeen, krijgt meer en meer de vorm van een economisch goed. Het bezit daarvan draagt bij aan de uitgangspositie van diverse sectoren van onze economie. De kennisontwikkeling richt zich op die sectoren die in relatie staan met kernactiviteiten van VenW. Bij Anticiperend Onderzoek droge infrastructuur ligt het accent daarbij in principe op het gebied van verkeer, vervoer, infrastructuur en verkeersveiligheid. Tot voor kort was het gebruikelijk dat er een scheiding met Anticiperend Onderzoek natte infrastructuur werd aangehouden en dat de thema's veelal waren gebonden aan het werkveld van een specifieke specialistische dienst. Geheel in lijn met de begroting nieuwe stijl wordt vanaf 2001 een nieuwe weg ingeslagen. Er zal worden gewerkt met herkenbare brede thema's die gekoppeld zijn aan te verwachten maatschappelijke en technologische ontwikkelingen c.q. innovaties. Het onderscheid tussen natte en droge infrastructuur is daarbij minder relevant.

De resultaten van anticiperend onderzoek worden gebruikt bij de ontwikkeling van opties voor beleid, bij afwegingen over (afbreuk)risico's van in het algemeen omvangrijke investeringsbeslissingen, voor oplossingsrichtingen van toekomstige maatschappelijke behoeften. Kennisontwikkeling is de eerste stap in een proces dat uiteindelijk leidt tot het succesvol realiseren van de beleidsdoelen. Van VenW wordt gevraagd sneller, slimmer en beter te opereren. Dit is alleen mogelijk als vroegtijdig kennis wordt opgebouwd die op het moment dat VenW oplossingen moet aanbieden, beschikbaar is. Zonder kennisontwikkeling kan VenW geen constructieve, creatieve dialoog met de maatschappelijke en bestuurlijke partners voeren en deze stimuleren bij de uitvoering van het beleid.

Binnen het Anticiperend onderzoek worden onderscheiden:

- anticiperend onderzoek zoals uitgevoerd door de specialistische diensten van Rijkswaterstaat in samenwerking met externe partijen;
- bijdragen aan externe kennisontwikkeling (voorbeelden hiervan zijn de participatie in ICES-kennisinfrastructuurprojecten en het activiteitenprogramma doelsubsidie van de SWOV, dat op het thema verkeersveiligheid is gericht).

In de kennisinfrastructuur zijn momenteel een aantal ontwikkelingen gaande die Anticiperend onderzoek tot een dynamische werkterrein maken. Daarbij valt te denken aan:

- de tweede tranche ICES-kennisinfrastructuurprojecten (COB, EMR, Delfts Cluster, Connekt) en de oriëntatie op het vervolg hiervan;
- de versterking van de samenwerking tussen kennisinstituten zowel intern als extern;

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
02.10.01 Beleidsvoorb. wegen	49 449	39 907	38 130	47 654	39 815	38 130	11	12.9
02.10.02 Beleidsvoorb. verkeers- veiligheid	4 299	4 702	4 761	4 267	4 752	4 761	11	12.9
02.10.03 Anticiperend onderzoek infra	49 737	16 306	22 325	27 108	29 237	31 720	12	12.9
Totaal	103 485	60 915	65 216	79 029	73 804	74 611		

**02.20. Natte infrastructuur**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden de directe uitvoeringsuitgaven verantwoord met betrekking tot de beleidsvoorbereiding, de beleidsevaluatie en het anticiperend onderzoek voor de beleidsterreinen waterkeren en waterbeheren. Waterkeren en waterbeheren behoren tot de kerntaken van Verkeer en Waterstaat. Al datgene wat samenhangt met de beleidsvorming, dus zowel de voorbereiding, de evaluatie en het daarvoor benodigde onderzoek, behoort tot die kerntaken. Voor de uitvoering van het beleid is onderbouwing van te nemen maatregelen van groot belang met het oog op de effectiviteit van deze maatregelen. Onderzoek ten behoeve van toekomstige beleidsvorming vormt een onmisbare basis hiervoor. Aangrijpingspunten voor het onderzoek vormen de doelen waar waterkeren en -beheren zich op richten, zoals geformuleerd in de Regeringsbeslissing «Vierde Nota waterhuishouding».

In het verleden zijn grote investeringen gedaan ten behoeve van het verkrijgen van veilige waterkeringen en duurzame watersystemen. Aanzienlijke bedragen zijn gemoeid met het in stand houden en verbeteren ervan. Een degelijke inhoudelijke onderbouwing van de in dat kader te nemen maatregelen is daarom van evident belang. Verwaarlozing van een dergelijke onderbouwing leidt op termijn tot inefficiënte uitvoering en mogelijk onjuiste keuzen. Het onderzoek met betrekking tot het keren en beheren is dan ook sterk praktijkgericht en kan als toegepast onderzoek worden gekarakteriseerd. De sturing van het onderzoek gericht op de bovengenoemde doelen vindt zodanig plaats dat een duidelijk relatie wordt gelegd met de bestaande beleidsvragen.

Ook de beleidsvoorbereiding en -evaluatie die in internationaal verband plaatsvinden, vallen onder dit artikel. Het internationaal overleg is hierbij van groot belang, zowel op het gebied van waterbeheren als waterkeren. Dit overleg staat steeds meer in het teken van de integrale aanpak: oppervlakte- en grondwater, waterkwaliteit en -kwantiteit, ecologie en veiligheid, bodem en oevers worden in elkaars verlengde beschouwd. Het Rijnoverleg heeft onmiskenbaar deze weg ingeslagen; deze aanpak vindt ook weerklank in EU-verband (kaderrichtlijn water), in het pan-europese VN/ECE-waterverdrag, en zeker ook op mondiaal niveau (2e Wereldwaterforum, Den Haag). Voor de Maas en de Schelde is het nog niet zover, maar onder invloed van de kaderrichtlijn water is een ontwikkeling naar een integrale aanpak ook hier onontkoombaar.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

02.20	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			61 449	61 757	61 427	61 429	61 429	
1e suppl. wet 2000			59 141	- 12 095	- 12 252	- 12 252	250	
Nieuwe mutaties			15 155	15 626	20 668	20 682	20 705	
Stand ontwerp-begroting 2001	20 407	75 128	135 745	<b>65 288</b>	69 843	69 859	82 384	82 384
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	9 260	34 092	61 598	<b>29 626</b>	31 693	31 701	37 384	37 384

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

02.20		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			61 398	60 463	60 133	60 135	60 135	
1e suppl. wet 2000			14 661	100				
Nieuwe mutaties			15 155	15 626	20 668	20 682	20 705	
Stand ontwerp-begroting 2001		76 705	91 214	<b>76 189</b>	80 801	80 817	80 840	80 840
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		34 807	41 391	<b>34 573</b>	36 666	36 673	36 684	36 684

*c. de toelichting bij de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Buitenlandactiviteiten (van IF)	4 400	4 400	4 400	4 400	4 400	
2. Loonbijstelling	755	752	747	747	747	
3. Prijsbijstelling		474	521	535	558	
4. Partners voor water	10 000	10 000	15 000	15 000	15 000	
Totaal	15 155	15 626	20 668	20 682	20 705	

ad 1. De buitenlandactiviteiten (totaal f 4,4 mln) die op dit programma worden verantwoord worden voor f 1,2 mln gecompenseerd uit het artikel IF 02.01 (Waterkeren) en voor f 3,2 mln uit het artikel IF 02.02 (Waterbeheren en vaarwegen). In het kader van de transparantie,

inzichtelijkheid en de mogelijkheden om optimaal te kunnen prioriteren is er voor gekozen de reeds bestaande activiteiten op dit artikel onder te brengen.

ad 2. Betreft loonbijstellingstranche 2000.

ad 3. Betreft prijsbijstellingstranche 2000.

ad 4. Betreft extra HGIS-gelden voor de implementatie van de interdepartementale stuurgroep «partners voor water».

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

#### **02.20.01 Beleidsvoorbereiding en -evaluatie waterkeren**

Op dit artikelonderdeel worden de directe uitvoeringsuitgaven verantwoord met betrekking tot de beleidsvoorbereiding en de beleidsevaluatie voor het beleidsterrein waterkeren.

##### *Veiligheidsfilosofie*

Bij de thans in uitvoering of voorbereiding zijnde herstel- en versterkingswerkzaamheden wordt, conform de filosofie van de Deltacommissie, uitgegaan van een veiligheidsbenadering die gebaseerd is op ontwerpbelasting. De ontwerpbelasting is gekoppeld aan normen die in de Wet op de waterkering zijn vastgelegd. De kans op overstroming van een dijkkring is echter niet automatisch gelijk aan de kans op het overschrijden van de ontwerpbelasting. Enerzijds kan de kans op een overstroming kleiner zijn als gevolg van bij het ontwerp (extra) ingebouwde veiligheidsmarges. Anderzijds kan de kans groter zijn door de mogelijke samenhang tussen het falen van verschillende dijkvakken in de dijkkring. Om het daadwerkelijke risico op overstroming van een dijkkring over enkele jaren beter te kunnen inschatten, wordt in het project «Overstromingsrisico's» (voorheen Marsroute geheten) hierop gericht onderzoek verricht. Dit onderzoek vindt plaats onder auspiciën van de Technische Adviescommissie voor de Waterkeringen (TAW). Voorzien wordt dat het totale onderzoek omstreeks 2004 kan worden afgerond. Op basis van het onderzoek kan bepaald worden of de «verzekeringspremie» tegen overstroming op termijn verdere verhoging behoeft. Interactie met de maatschappij, gevoed door het publiek maken van de verworven nieuwe kennis en veiligheidsdenkbeelden, neemt in dit proces een belangrijke plaats in.

##### *Kust*

Het huidige kustbeleid rust op drie pijlers. De eerste pijler bestaat uit de in 1990 gemaakte keuze van het kabinet om de veiligheid te behouden en de aanwezige waarden in het duingebied duurzaam te beschermen door het dynamisch handhaven van de kustlijn door zandsuppleties (eerste kustnota, beleidskeuze voor de kustlijnverzorging). De tweede pijler bestaat uit het tevens compenseren van de zandverliezen die op dieper water optreden. Dat gebeurt op basis van de tweede kustnota (Kustbalans 1995). De derde pijler is de integrale benadering van de kustzone als voorwaarde om ook op langere termijn een duurzame veiligheid te behouden. Primair staat daarbij de bescherming van laag Nederland tegen overstromingen vanuit zee. Rekening wordt gehouden met de effecten van versnelde zeespiegelstijging op onder meer het ruimtegebruik in de kustzones. Een aanzet voor deze benadering staat in de derde kustnota. In deze nota

wordt ook een Rijksvisie op het ruimtegebruik in de kustzone gepresenteerd, zoals het inpassen van verschillende functies in de kustzone (met name bebouwing op/aan het strand).

#### *Rivieren*

De hoge waterstanden in december 1993 en januari 1995 hebben VenW er wederom bewust van gemaakt dat Nederland van tijd tot tijd te maken krijgt met extreem hoge afvoeren op de grote rivieren. Hiermee is de behoefte toegenomen aan waterstandsvoorspellingen met een grotere zichttijd en het ontwikkelen van een duurzame hoogwaterbescherming. Naast de implementatie van de beleidskeuze inzake Ruimte voor de Rivier is het noodzakelijk om ook voorbeeld te zijn op extreme rivierafvoeren die de huidige maatgevende afvoer te boven gaan. Hierbij zal rekening moeten worden gehouden met overloopgebieden binnen de primaire waterkeringen.

#### *Internationaal overleg*

Hoogwaterbescherming wordt steeds meer in een internationale context geplaatst. De internationale samenwerking die in het stroomgebied van de Rijn en de Maas tot stand is gekomen, heeft geresulteerd in actieplannen. De uitvoering van deze actieplannen wordt door de EU gestimuleerd in het IRMA-programma (INTERREG Rijn-Maas Activiteiten). Gezocht wordt naar mogelijkheden om deze internationale samenwerking te consolideren en waar mogelijk te vergroten. Daarnaast is een uitwisseling van de denkbeelden op het gebied van het kustbeleid op gang gekomen tussen de landen rond de Noordzee.

#### *Beleidsinstrumentarium*

De financiering van het herstel van de blokbekledingen en de realisering van Ruimte voor de Rivier vormen aanleiding om de financieringsstructuur en het wettelijk instrumentarium voor de hoogwaterbescherming tegen het licht te houden. VenW, Unie van Waterschappen en IPO trachten tot een gezamenlijk standpunt te komen. Duidelijke financiële en bestuurlijke verantwoordelijkheden alsmede interactieve bestuurlijke/maatschappelijke besluitvorming zijn hierbij sleutelwoorden die naar vernieuwing moeten leiden.

### **02.20.02 Beleidsvoorbereiding en evaluatie waterbeheren**

#### *Beleidskoers*

Het beleid op het terrein van het waterbeheer in Nederland is verwoord in de regeringsbeslissing vierde Nota Waterhuishouding (NW4). De Tweede Kamer heeft de NW4 op 16 juni 1999 behandeld en heeft hiermee ingestemd.

De komende jaren zal verdere uitwerking worden gegeven aan de in de regeringsbeslissing geformuleerde hoofdbeleidslijnen. De actiepuntenlijst van NW4 zal hierbij richtinggevend zijn. Een belangrijke beleidslijn van de vierde Nota waterhuishouding is het uitgangspunt om bij de vormgeving en uitvoering van het waterbeleid zoveel mogelijk aan te sluiten bij natuurlijke processen. Dit werkt ook door in de verhouding van het beleidsterrein van het waterbeheer met andere beleidsterreinen. Nadat in de achterliggende jaren de samenhang binnen het waterbeheer sterk is

toegenomen, richt de vierde Nota waterhuishouding zich op een verdere versterking van de samenhang met andere beleidsterreinen en in het bijzonder de ruimtelijke ordening.

In 2000 wordt het advies van de Commissie «Waterbeheer 21e eeuw» uitgebracht dat betrekking heeft op zowel de rijkswateren als de regionale wateren. Doel van het onderzoek is om de schade als gevolg van wateroverlast te verminderen en om een visie te ontwikkelen op de noodzakelijke investeringen hiervoor. In het onderzoek wordt rekening gehouden met de klimaatverandering, de bijbehorende zeespiegelrijzing, extremere regenval, hogere rivierafvoeren en de voorziene bodemdaling. Tevens worden hierbij mogelijkheden voor herstel en ontwikkeling van natte natuur betrokken. De studie wordt verricht in opdracht van de staatssecretaris van VenW en de Unie van Waterschappen.

Een ander belangrijk onderwerp is de problematiek van de waterbodems waarbij het zowel gaat om de saneringsdepots als om de verwerking van onderhoudsbaggerspecie. In nauw overleg tussen Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten wordt naar oplossingen gezocht.

Jaarlijks wordt in de Voortgangsrapportage Integraal Waterbeheer gerapporteerd over de voortgang van de gestelde (beleids)doelen. Deze rapportage wordt opgesteld onder auspiciën van de Commissie Integraal Waterbeheer (CIW). In deze commissie zijn alle bij het waterbeheer betrokken overheidsinstanties vertegenwoordigd. Vanaf 1998 is de rapportage gestoeld op de indeling van de vierde Nota Waterhuishouding.

#### *Internationaal overleg*

Om Nederland Waterland een steviger positie te bezorgen op de internationale markt is het programma «Partners voor Water» opgesteld en eind 1999 aan de Tweede Kamer aangeboden. Met het programma wordt onder meer een nauwere strategische samenwerking gestimuleerd tussen bedrijfsleven, kennisinstututen en overheden.

Het jaar 2001 staat vooral in het teken van de uitwerking van bestaande internationale afspraken. Zo is het begin voorzien van het daadwerkelijke implementatieproces van de EU-kaderrichtlijn water, zowel op nationaal niveau als op het niveau van de internationale commissies voor Rijn, Maas, Schelde en Eems. In januari zal te Straatsburg een Rijnministersconferentie bijeenkomen ter viering van het 50-jarig bestaan van de Internationale Rijncommissie. Van de gelegenheid zal gebruik worden gemaakt om het nieuwe Rijnactieplan met doelstellingen voor 2020 goed te keuren.

Naast contributies aan de overlegfora voor Maas, Schelde en Rijn zijn tevens gelden gereserveerd voor in Nederland plaatsvindende internationale vergaderingen. Tenslotte wordt een bijdrage verstrekt aan de Stichting Reinwater en de Stichting Werkgroep Noordzee, opdat zij een rol kunnen blijven spelen in de internationale ontwikkeling van het waterbeleid.

#### *Beleidsinstrumentarium*

Voor het op efficiënte en effectieve wijze kunnen realiseren van de gestelde beleidsdoelstellingen is van belang om het wettelijk instrumentarium «up to date» te houden. Binnen de planperiode zijn aanpassingen voorzien van de Wet op de waterhuishouding, de Waterschapswet, de Grondwaterwet en de Wet verontreiniging oppervlaktewateren. Tevens wordt nagegaan hoe de verdere samenhang binnen het wettelijk



instrumentarium kan worden vormgegeven; zo nodig kan dit uitmonden in een verdere integratie van onderdelen van de voor het integraal waterbeheer benodigde wetgeving.

Een belangrijk vraagstuk vormt de doorvertaling van de consequenties van de Kaderrichtlijn water die naar verwachting in het jaar 2000 zal worden vastgesteld. Hierbij speelt met name de vraag hoe de stroomgebiedbenadering van de richtlijn doorwerkt in de planvorming op het gebied van het waterbeheer.

Naast genoemde meer traditionele instrumenten wordt voor het bereiken van de beoogde beleidsdoelstellingen in toenemende mate gebruik gemaakt van voorlichting en educatie.

#### *Beleidsgericht onderzoek en advies*

Beleidsgericht onderzoek en advies vormt de basis voor het verkennen van nieuwe beleidskoersen, zorgt voor de noodzakelijke onderbouwing van beleidskeuzen en te ontwikkelen beleids- en uitvoeringsinstrumenten. Daarnaast levert het de benodigde informatie voor de evaluatie van het vastgesteld beleid. Het onderzoek beperkt zich niet alleen tot het waterbeheer, maar is ook gericht op de relatie en interactie met aangrenzende beleidsterreinen als milieu en ruimtelijke ordening.

Het accent binnen het onderzoek wordt gelegd bij de uitwerking van de beleidslijnen van NW4. Belangrijke thema's vormen de waterhuishoudkundige vragen ten aanzien van aan- en afvoer van water (wateroverlast en verdroging); de waterkwaliteitsproblematiek en de mogelijke maatregelen in de sfeer van preventie door het voorkomen van vervuiling en het saneren van bestaande (diffuse) bronnen; watersysteemaspecten als inrichting en herstel en waterbodems en de organisatie en het instrumentarium van het waterbeheer. De beleidsvragen worden nauw gerelateerd aan de ervaringen vanuit de praktijk van het waterbeheer.

Belangrijk is ook de samenwerking tussen Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten in de Commissie Integraal Waterbeheer waar zowel beleidsthema's worden besproken als diverse uitvoeringsvraagstukken aandacht krijgen. Door middel van aanbevelingen aan de waterbeheerders wordt gezorgd voor een zo goed mogelijke afstemming van de uitvoering in alle beheersgebieden. Daarnaast zorgt de Commissie Integraal waterbeheer voor samenwerking en afstemming op het gebied van de informatievoorziening en voor de jaarlijkse voortgangsrapportage integraal waterbeheer.

#### **02.20.03 Anticiperend onderzoek natte infrastructuur**

Anticiperend onderzoek is van strategisch belang en richt zich op het ontwikkelen en in stand houden van kennis voor de lange termijn ontwikkelingen en het ontdekken van nieuwe mogelijkheden. Anticiperend Onderzoek is een onderzoekswerksoort die zich richt op een termijn die ligt na de horizon van het vigerende beleid. Het spoort nieuwe ontwikkelingen op en brengt de kansen en bedreigingen daarvan, in relatie met het staande beleid, in kaart. Anticiperend Onderzoek verschilt daarmee wezenlijk van het beleidsvoorbereidende en beleidsuitvoerende onderzoek. Bij anticiperend onderzoek is het van belang dat wordt samengewerkt tussen de Specialistische Diensten van VenW en de grote technologische instituten (GTI's), universiteiten en reeds bestaande samenwerkingsverbanden op het gebied van kennisontwikkeling.



Onderzoek of kennis meer in het algemeen, krijgt meer en meer de vorm van een economisch goed. Het bezit daarvan draagt bij aan de uitgangspositie van diverse sectoren van onze economie. De kennisontwikkeling richt zich op die sectoren die in relatie staan met kernactiviteiten van VenW. Bij Anticiperend Onderzoek natte infrastructuur ligt het accent daarbij in principe op het gebied van waterkeren en waterbeheren. Tot voor kort was het gebruikelijk dat er een scheiding met Anticiperend Onderzoek droge infrastructuur werd aangehouden en dat de thema's veelal waren gebonden aan het werkveld van een specifieke specialistische dienst. Geheel in lijn met de begroting nieuwe stijl wordt vanaf 2001 een nieuwe weg ingeslagen. Er zal worden gewerkt met herkenbare brede thema's die gekoppeld zijn aan te verwachten maatschappelijke en technologische ontwikkelingen c.q. innovaties. Het onderscheid tussen natte en droge infrastructuur is daarbij minder relevant.

In het verleden zijn grote investeringen gedaan ten behoeve van het verkrijgen van duurzame watersystemen. Aanzienlijke bedragen zijn gemoeid met het in stand houden en verbeteren ervan. Een degelijke onderbouwing van de in dat kader te nemen maatregelen is daarom van evident belang. De resultaten van anticiperend onderzoek kunnen worden gebruikt bij de ontwikkeling van opties voor dit soort maatregelen, bij afwegingen over (afbreuk)risico's van in het algemeen omvangrijke investeringsbeslissingen, voor oplossingsrichtingen van toekomstige maatschappelijke behoeften.

Bij het Anticiperend Onderzoek nat kan onderscheid worden gemaakt tussen Anticiperend Onderzoek ten behoeve van de kerntaken waterkeren en waterbeheren zoals uitgevoerd door de eigen specialistische diensten van Rijkswaterstaat, en de jaarlijkse missiesubsidies aan de Stichting Waterloopkundig Laboratorium en de Stichting Grondmechanica Delft (in het kader van het kabinetsbesluit t.a.v. het AWT-advies nr. 32). De inzet is dat zowel de missiesubsidies als het «eigen» Anticiperend Onderzoek zullen worden gekoppeld aan herkenbare VenW-brede thema's.

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
02.20.01 Beleidsvoorb. en evaluatie waterkeren	12 073	11 618	12 634	11 798	11 291	13 798	12	12
02.20.02 Beleidsvoorb. en evaluatie waterbeheren	55 291	53 872	38 079	50 069	53 331	36 161	12	12
02.20.03 Anticiperend onderzoek natte infrastructuur	7 764	70 255	14 575	14 838	26 592	26 230	43D	12
Totaal	75 128	135 745	65 288	76 705	91 214	76 189		

### 03 PERSONENVERVOER

Op dit beleidsterrein worden de uitgaven opgenomen ten behoeve van het verkeers- en vervoerbeleid voor personen. Het betreft onder meer de exploitatiebijdragen voor het collectief personenvervoer en uitgaven voor onderzoek en ontwikkeling. Daarnaast maken uitgaven ten behoeve van stimulering op het gebied van bereikbaarheidsbevordering en mobiliteitsgeleiding (B&M) voor collectief personenvervoer en individueel personenvervoer onderdeel uit van het beleidsterrein. Ook uitgaven ten behoeve van de verkeersveiligheid zijn hier opgenomen.

In het algemeen is het beleid er op gericht taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden en de daarbij behorende middelen in één hand bijeen te brengen. In de praktijk betekent dit veelal dat middelen ter beschikking moeten komen van de decentrale overheden, aangezien veel vraagstukken op het terrein van het personenvervoer het beste op regionale schaal kunnen worden aangepakt.

Vanaf het jaar 1998 heeft het Rijk geen directe bevoegdheden meer voor het stads- en streekvervoer. De Rijksbijdrage wordt verstrekt aan de provincies, Kaderwetgebieden alsmede aan zestien gemeenten. Ook de regeling voor bedrijfsvervoer is gedecentraliseerd, hetzelfde geldt voor de uitvoering van vervoermanagement.

Voor het openbaar vervoer wordt gestreefd naar vervoersgroei in combinatie met een stijging van de kostendekkingsgraad. Voor de exploitatie van het stads- en streekvervoer geldt een lange termijnstreefbeeld van 50% kostendekkingsgraad. Ter bevordering van de vervoersgroei in het openbaar vervoer wordt in het huidige bekostigingsmodel de opbrengstengroei gehonoreerd.

#### **03.01. Personeel en materieel Directoraat-Generaal Personenvervoer**

##### *a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden alle verplichtingen en uitgaven geraamd voor het functioneren van het ambtelijk apparaat van het Directoraat-Generaal Personenvervoer. De raming bestaat onder meer uit de volgende componenten:

- loonkosten en overige tot het loon te rekenen kosten van het ambtelijk personeel;
- kosten van het overig personeel;
- kosten van werving en selectie, vorming, opleiding, kinderopvang, arbobeleid en overigpersoneelsbeleid;
- kosten van inhuur en uitzendkrachten;
- materiële uitgaven.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.01	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			38 275	35 590	35 000	35 319	35 319	
1e suppl. wet 2000			1 722	783	647	457	457	
Nieuwe mutaties			847	1 867	1 483	1 496	1 499	
Stand ontwerp-begroting 2001	730	37 332	40 844	<b>38 240</b>	37 130	37 272	37 275	37 275
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	331	16 941	18 534	<b>17 353</b>	16 849	16 913	16 915	16 915

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.01		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			38 275	35 590	35 000	35 319	35 319	
1e suppl. wet 2000			1 822	783	647	457	457	
Nieuwe mutaties			1 601	1 867	1 483	1 496	1 499	
Stand ontwerp-begroting 2001		37 192	41 698	<b>38 240</b>	37 130	37 272	37 275	37 275
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		16 877	18 922	<b>17 353</b>	16 849	16 913	16 915	16 915

*c. de toelichting bij de cijfers*

Uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. MIT-projectenboek		330	330	330	330	
2. «het nieuwe rijden» uit CO <sub>2</sub> -geld	150	150				
3. Loonkosten trainees	284	221				
4. Loonbijstelling 2000	1 167	1 117	1 099	1 111	1 111	
5. Prijsbijstelling 2000		49	54	55	58	
Totaal	1 601	1 867	1 483	1 496	1 499	

ad 1. Betreft de raming voor het vervaardigen van het MIT-projectenboek. Dit bedrag is ten laste van het generale VenW -beeld opgelost.

- ad 2. Dit betreft één fte (voor twee jaar) voor het project «Het nieuwe rijden». Hiervoor wordt een overboeking aangebracht vanuit art. 03.15 waar de gelden voor dit programma aanvankelijk geraamd stonden.
- ad 3. Dit betreft de loonkosten ten behoeve van de tweede lichte rijksstrainees voor de jaren 2000–2001.
- ad 4. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000.
- ad 5. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

Voor de verplichtingen geldt dat er in 2000 een bijgestelde raming en realisatie van verplichtingen ten opzichte van de vorige begroting heeft plaatsgevonden.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

**03.01.01 Ambtelijk personeel**

De raming van de uitgaven voor actief regulier personeel heeft plaatsgevonden met gebruikmaking van het Systeem Nieuwe Integrale Personeelsbegroting (SNIP).

Het aantrekken van de juiste kennis en vaardigheden en het intern ontwikkelen en onderhouden van deskundigheid vergt een steeds grotere inspanning. Op een steeds krupper wordende arbeidsmarkt wordt geconcentreerd om de kenniswerkers, die in toenemende mate maatwerk vragen wat betreft ontplooiingsmogelijkheden en arbeidsvoorwaarden. Daarnaast stelt dit potentieel hoge eisen aan voorzieningen, managementkwaliteit en interne cultuur. Gelet op deze ontwikkelingen worden binnen het Directoraat-Generaal Personenvervoer een drietal meerjarige programma's uitgevoerd:

- juiste persoon voor het juiste werk
- permanente kennisoverdracht
- flexibele organisatie en werkvormen

De activiteiten in de programma's richten zich (op hoofdlijnen) op het aantrekkelijk werkgeverschap, de ontplooiingsmogelijkheden van medewerkers, de best mogelijke inzet van hun kwaliteiten en de interne sturing en werkwijze. Inspanningen op het gebied van competentie-management, flexibele inzet van mensen op basis van hun kwaliteiten en het op maat toesnijden van opleidingen, trainingen en beloningen op basis van een afgewogen oordeel over organisatie en individueel belang vallen hier onder. Maar ook extra inspanningen op het gebied van operational auditing, projectmatig werken, resultaatgericht sturen en het versterken van een open, professionele bedrijfscultuur vallen onder het activiteitenprogramma. Daarnaast wordt intensief gewerkt aan een betere positie op de arbeidsmarkt en de beste kanalen en middelen om deze effectief te benaderen.

**03.01.02 Overige personeelsuitgaven**

Dit artikelonderdeel bevat de ramingen voor onder meer de kosten van het niet-regulier personeel, vorming en opleiding, werving en selectie, kinderopvang, arbobeleid en inhuur/uitzendkrachten.

### 03.01.03 Materieel

Op dit artikelonderdeel zijn de verplichtingen en uitgaven geraamd in verband met de materiële behoeften van het Directoraat-Generaal Personenvervoer. Daaronder vallen onder meer:

- bureaunkosten, zoals kantoorbehoeften, drukwerk, literatuur, reprokosten, telecommunicatie en porti;
- huisvestingskosten, zoals huren en pachten, onderhoud van gebouwen, tuinen en terreinen, schoonmaakmiddelen, energie en water, belasting en heffingen;
- reis- en verblijfkosten van dienstreizen in/naar binnen- en buitenland;
- representatie, voorlichting, vergaderingen, congressen, seminars, workshops en jubilea;
- aanschaf en reiniging/herstelling van dienstkleding en uitrustingsstukken;
- externe dienstverlening, zoals catering, schoonmaak, advisering en werkzaamheden door bijvoorbeeld de landsadvocaat;
- aanschaf en onderhoud van meubilair, kantoorapparatuur, reproductie-apparatuur, audio- en videoapparatuur, (specifieke) communicatieapparatuur en vervoermiddelen.

#### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
03.01.01 Ambtelijke uitgaven	32 320	34 557	33 118	32 304	34 557	33 118	11	12.9
03.01.02 Overige personeels- uitgaven	3 167	2 057	2 156	3 028	2 911	2 156	12	12.9
03.01.03 Materieel	1 845	4 230	2 966	1 860	4 230	2 966	12	12.9
Totaal	37 332	40 844	38 240	37 192	41 698	38 240		

#### e. kengetallen en eventuele overige gegevens

#### Onderbouwing personele component DGP (ambtelijk personeel)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Gemiddelde gerealiseerde bezetting in fte	278,1						
Gemiddelde gerealiseerde kosten per fte	116 160						
Gemiddelde geraamde begrotingssterkte in fte		276,6	262,6	257,6	260,6	260,6	260,6
Gemiddelde geraamde kosten per fte**		124 935	126 116	125 097	124 927	124 927	124 927

\*\* Kengetal gebaseerd op formatie na reductie a.g.v. taakstelling binnen VenW en is inclusief:

- kosten van deze reductie
- marge t.b.v. het opvangen van onzekerheden over realisatie van implementatievoorstellen
- financieringsruimte t.b.v. het opvangen van IF-ers en gedetacheerden die op termijn weer terugkomen in de DGP-organisatie.

### 03.02. Onderzoek en ontwikkeling

#### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel zijn middelen opgenomen ten behoeve van onderzoek en ontwikkeling op het gebied van personenverkeer- en vervoer. De

onderzoeksactiviteiten worden uitgevoerd ten behoeve van de beleidsvoorbereiding, -uitvoering en -evaluatie.

De onderzoeksprogrammering van het Directoraat-Generaal Personenvervoer sluit in de regel goed aan op de visie voor de korte- en middellange termijn. Hierin staan onderwerpen als infrabeleid, mobiliteitsmanagement, prijsbeleid en marktordening centraal. Dit onderzoek heeft een operationele inslag, nauw verbonden met de Agenda voor de Toekomst en het NVVP.

Het onderzoeksbeleid van het Directoraat-Generaal Personenvervoer is er onder andere op gericht om voor de vorming van strategisch mobiliteitsbeleid de komende jaren systematisch ruimte vrij te maken.

Tevens dienen de middelen voor het op peil houden van het kennisniveau dat dient ter ondersteuning van het verkeers- en vervoerbeleid. De komende jaren zal de verdere uitwerking, implementatie en monitoring van marktwerking op het gebied van stads- en streekvervoer, taxivervoer en spoorvervoer het nodige onderzoek vergen. Bij de voorbereiding en uitvoering van het onderzoek wordt intensief samengewerkt met de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV).

#### Basisgegevens

De speciale wensen van het Directoraat-Generaal Personenvervoer zijn in overleg met AVV ondergebracht in het reguliere programma voor basisgegevens. Het betreft de bijdrage aan onderzoek ter verkrijging van basisgegevens (bijv. autotellingen), meetnetten, informatiesystemen, operationalisering van rekenmodellen, normen en richtlijnen etc. Deze producten vormen onder meer de basis voor de beleidseffectrapportage. Het onderzoek wordt uitgevoerd door de AVV.

#### Anticiperend Onderzoek

Anticiperend Onderzoek wordt uitgevoerd door AVV en bevat het vroegtijdig kennis vergaren over maatschappelijke en technologische ontwikkelingen en daarmee samenhangende beleidsvragen. Bezien zal worden hoe de resultaten van het anticiperend onderzoek nog beter door het beleid kunnen worden benut.

#### OOM functie (Oor, Oog en Mond en generieke regionale producten)

De OOM functie is gekoppeld aan ambtelijk en bestuurlijk overleg in de regio en de intermediairfunctie (e/o antennefunctie) van de Regionale Directies (RWS) tussen de regionale partners en de beleidsdirecties. Het betreft hier zaken als het voorbereiden van het MIT (c.q. MIT coördinatie), diverse overleggen met de regionale partners, de brancheorganisaties en het bedrijfsleven. Deze functie is niet in producten te definiëren en dient via inputfinanciering bekostigd te worden. De in het jaar 2000 te houden evaluatie zal aangeven hoeveel middelen vanaf het jaar 2001 beschikbaar moeten komen.

#### Onderzoeksthema's op het gebied van beleidsvoorbereiding en – evaluatie (BVE)

Hieronder volgt een beknopte beschrijving van de onderzoeksthema's van DGP (bron: «Rapportage Kennisinvesteringen VenW 2000», DGP).

#### Thema Marktordening OV

De ordening van de markt voor personenvervoer is een hoofdbestanddeel van het verkeers- en vervoerbeleid van de rijksoverheid. Marktordening van overheidswege doet zich ten opzichte van elke markt in mindere of meerdere mate voor. De marktordening weerspiegelt de aard en mate van overheidsregulering van een bepaalde bedrijfstak. Het doel van markt-

ordening OV is het realiseren van een dusdanige aanbodstructuur van de collectieve vervoersmarkt dat de coördinatie tussen vraag en aanbod op een meer marktconforme wijze tot stand komt. Daarmee wordt beoogd de bijdrage van de verschillende vormen van collectief vervoer aan het brede mobiliteitsbeleid te doen toenemen.

Bij het spoorvervoer vereist dit een fundamentele herziening van de regelgeving, gevoed door experimenten en gebruik makend van ervaringen in andere landen en sectoren. Bij het overig collectief vervoer (stads- en streekvervoer, taxivervoer, besloten busvervoer e.d.) is het scheppen van een goede prijs/kwaliteitsverhouding zowel voor de reiziger als de overheid een belangrijke leidraad om de verschillende vormen van collectief vervoer als een reëel alternatief voor de auto te laten zijn.

#### Thema Marktordening Individueel Vervoer

De marktordening van het individueel vervoer is gericht op het waar mogelijk versterken van de marktwerking van het autoverkeer. Aan de zijde van de gebruiker van de infrastructuurdiensten is er het prijsbeleid. Aan de aanbodzijde zijn er ook mogelijkheden tot herordening zoals innovatief aanbesteden en het vormen van zgn. PPS-constructies. Het prijsbeleid is erop gericht om in het autoverkeer te komen tot een wijze van beprijzen van gebruik die meer de maatschappelijke kosten reflecteert en de consument de juiste (prijs)prikkels geeft, opdat er betere keuzen gemaakt worden. Kosten en baten zo dicht mogelijk bij elkaar brengen is hierbij een belangrijke leidraad. Belangrijke speerpunten binnen dit beleid zijn het voorbereiden van een Algemene Wet Betaald Rijden, het uitvoeren van experimenten met betaalstroken om de werking van dit prijsinstrument in de Nederlandse situatie te beproeven en het voorbereiden van totaalvariabilisatie (voorheen kilometerheffing). Jaarlijks zal er – tot 2004 – ongeveer 5 mln nodig zijn voor onderzoek op het gebied van techniek, tarieven, effecten e.d.

#### Thema Marktstrategie & Marktstimulering

In dit thema staat onderzoek naar mobiliteitsmanagement centraal. Het doel is de mobiliteit zodanig te beïnvloeden dat de effecten van de keuzen die mensen maken, passen binnen de randvoorwaarden op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Overheden dienen over een uitgebreid assortiment van maatregelen te beschikken om het mobiliteitsbeleid vorm te geven, dit in samenhang met het streven naar een betere beprijzing van de (auto)mobiliteit en het aanbod van verkeers- en vervoervoorzieningen. Het gaat hierbij om zaken als parkeerbeleid, locatiebeleid en ketenmobiliteit.

Mobiliteitsmanagement is een verzamelnaam voor een keur aan maatregelen. Zeker van de meer traditionele instrumenten zoals vervoermanagement is veel bekend over de effecten van afzonderlijke maatregelen. Waar met name verder onderzoek naar nodig is zijn de effecten op de totale verkeersprestatie en de effectiviteit van pakketten van maatregelen. De traditionele mobiliteitsmanagementinstrumenten zoals vervoermanagement en carpools zijn gedecentraliseerd. Decentralisatie brengt ook de noodzaak van kennisoverdracht mee. Voor vervoermanagement bestaat hiervoor bijvoorbeeld voor een aantal jaren (waarschijnlijk tot 2004) het «programma kennisverspreiding vervoersmanagement» (PKV). Inhoudelijk wordt de kennis door AVV geleverd maar bij de verspreiding van de kennis naar gemeenten, provincies etc. speelt het Kennisplatform Verkeer en vervoer: regionaal, decentraal en integraal (Verdi) een rol. Ook een belangrijke rijkstaak voor dit type instrumenten is het onderhouden van een monitoringsysteem. Daarnaast vallen binnen dit thema ook de onderwerpen visievorming OV en de sociale functie van mobiliteit.

#### Thema Infrastructuurbeleid

De toenemende (auto)mobiliteit en het daarmee gepaarde gaande beslag op ruimte en milieu zijn voor een groot deel te verklaren door de groei van de economie en de toegenomen individuele welvaart. Deze trends zullen zich voorlopig voortzetten. Investerings in infrastructuur vormen een moeilijke afweging tussen enerzijds het belang om tegemoet te komen aan economische doelen en mobiliteitswensen van de bevolking en anderzijds de negatieve consequenties van toenemende mobiliteit, milieu en veiligheid. Er worden steeds hogere eisen hieraan gesteld, bijvoorbeeld ten aanzien van inpassing ervan in het landschap of van de verkeersveiligheid. In de toekomst zal steeds meer gewerkt worden met gebiedsgerichte verkenningen waarbij eerst bekeken wordt of de problematiek met vraaggericht beleid kan worden opgelost. Is dat niet het geval dan wordt getracht de bestaande capaciteit beter te benutten. Dat is een kosteneffectieve maatregel die ruimte en milieu kan besparen. Pas wanneer dit effectief onvoldoende is, worden infrastructurele oplossingen in beeld gebracht.

#### Thema Verkeersveiligheid

Intelligente Snelheids Adaptatie (ISA) ISA is een nieuwe technologie, die bestaat uit het beïnvloeden van voertuigen door middel van intelligente plaatsbepalingssystemen op het onderliggend wegennet waarmee met name verkeersveiligheid is gediend. Samen met de gemeente Tilburg wordt gewerkt aan het onderzoeksproject rond ISA. Centrale doelen zijn daarbij het maatschappelijk draagvlak vergroten en inzicht krijgen in de veiligheidseffecten. Daarbij vindt nauwe afstemming plaats met Zweden en Engeland over aanvullende projecten in deze landen. Bij een positief resultaat van deze onderzoeken zal vanaf 2001 een grootschalig vervolgproject opgezet worden dat inzicht zal moeten geven in de definitief te kiezen technologie en het te volgen implementatietraject. Daarbij wordt uitgegaan van een multi-site onderzoek in EU-verband.

#### Thema Strategische Innovaties & Omgevingsverkenningen

Op het gebied van het personenvervoer zijn de ontwikkelingen complex en turbulent. De personenvervoerproblematiek neemt toe evenals het aantal actoren dat zich met personenvervoer bezig houdt. De bestuurlijke verhoudingen veranderen door decentralisatie en internationalisatie en daarmee verschuift ook de positie van het rijk. Bovendien ontwikkelt de markt van vraag en aanbod zich snel. Vervoersconcepten veranderen. Het is belangrijk om deze ontwikkelingen, zowel nationaal als internationaal, te signaleren en vervolgens kritisch te bezien of het personenvervoerbeleid nog het antwoord is op de ontwikkelingen. Waar nodig dienen innovaties geïnitieerd te worden.



*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.02	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			15 504	12 774	12 948	13 364	14 770	
1e suppl. Wet 2000			4 370					
Nieuwe mutaties				- 222	- 203	182	193	
Stand ontwerp-begroting 2001	4 009	30 341	19 874	<b>12 552</b>	12 745	13 546	14 963	15 263
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	1 819	13 768	9 018	<b>5 696</b>	5 783	6 147	6 790	6 926

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.02		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			15 504	12 774	12 948	13 364	13 624	
1e suppl. Wet 2000			15 070					
Nieuwe mutaties				- 222	- 203	182	193	
Stand ontwerp-begroting 2001		15 574	30 574	<b>12 552</b>	12 745	13 546	13 817	14 093
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		7 067	13 874	<b>5 696</b>	5 783	6 147	6 270	6 396

*c. de toelichting bij de cijfers*

Verplichtingen/uitgaven	2001	2002	2003	2004	2005
1. Bijdrage Connekt	- 375	- 375			
2. Prijsbijstelling 2000	153	172	182	193	
3. Extrapolatie SVV					276
Totaal	- 222	- 203	182	193	276

ad 1. Dit betreft compensatie van apparaatsuitgaven ten behoeve van artikel 01.05 voor bijdrage aan het kenniscentrum Connekt.

ad 2. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

ad 3. Dit betreft de extrapolatie als gevolg van afspraken in het kader van de 2% groei SVV.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 12 en 12.9.

*e. kengetallen en eventuele overige gegevens*

Onderstaande tabel verstrekt informatie over de totale uitgaven van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen guldens.

	1999	2000	2001
Programma-uitgaven	15,6	30,6	12,6
Apparaatsuitgaven (art. 03.01)	3,1	2,8	2,2
Totale uitgaven	18,7	33,4	14,8
Aantal fte's	25	19	13

**03.03. Specifieke uitgaven**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel zijn de verplichtingen en uitgaven geraamd voor informatiemanagement, automatisering en overige specifieke uitgaven voor het Directoraat-Generaal Personenvervoer.

Automatiseringsuitgaven kunnen worden onderscheiden in enerzijds structurele uitgaven (beheers- en onderhoudskosten) en anderzijds incidentele automatiseringsuitgaven (projectkosten). De upgrading van de ICT-omgeving naar een nieuw hard- en software platform als gevolg van het bereiken van een 4-5 jaarcyclusnorm van de technische hardware en de steeds grotere rol van de inter- en intranettoepassingen bij het Directoraat-Generaal Personenvervoer, zal plaatsvinden in 2001 en 2002.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>03.03</b>	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			4 544	4 500	4 457	4 457	4 457	
1e suppl. wet 2000			- 273	- 203	- 203	- 203	- 203	
Nieuwe mutaties			- 944	54	59	61	63	
Stand ontwerp-begroting 2001	911	5 305	3 327	<b>4 351</b>	4 313	4 315	4 317	4 317
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	413	2 407	1 510	<b>1 974</b>	1 957	1 958	1 959	1 959

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>03.03</b>		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			4 544	4 500	4 457	4 457	4 457	
1e suppl. wet 2000			- 273	- 203	- 203	- 203	- 203	
Nieuwe mutaties				54	59	61	63	
Stand ontwerp-begroting 2001		5 272	4 271	<b>4 351</b>	4 313	4 315	4 317	4 317
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		2 392	1 938	<b>1 974</b>	1 957	1 958	1 959	1 959

*c. de toelichting bij de cijfers*

Verplichtingen/uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Prijsbijstelling 2000		54	59	61	63	
Totaal		54	59	61	63	

ad 1. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

Voor de verplichtingen geldt dat in 2000 een bijgestelde raming en realisatie van verplichtingen ten opzichte van de vorige begroting heeft plaatsgevonden.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen.

De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 12 en 12.9.

*e. kengetallen en eventuele overige gegevens*

Voor de automatiseringsuitgaven zijn de volgende kengetallen opgenomen.

Begrotingsjaar	Uitgaven (in f 1 000)	Ambtelijk personeel	Inhuur	Telewerk	Bijzonder	Totaal	Per werkplek (in f 1 000)
1996	8 000	400	50	65	70	585	13,7
1997	5 068	350	50	65	70	535	9,5
1998	3 760	350	50	95	60	555	6,8
1999	3 760	350	50	125	50	575	6,5
2000	3 500	350	50	125	25	550	6,4
2001	3 500	330	50	125	25	530	6,6
2002	3 500	325	50	125	25	525	6,7

\* Inclusief de projectdirecties HSL en RR.

Het aantal werkplekken is gebaseerd op het totaal van werkplekken van vaste medewerkers, inhuurkrachten, telewerkplekken en bijzondere werkplekken (brainbox, cursussen, test/acceptatie, beheer, etc.).

### **03.04. Voorlichtingsuitgaven**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

De activiteiten die uitgevoerd worden op basis van dit artikel zijn erop gericht de communicatie tussen de bestuurskern en de omgeving te verbeteren. Door goed te communiceren in alle fases van het beleidsproces wordt het draagvlak voor het personenvervoerbeleid vergroot. Daarnaast gaat het om informatie over het beleid en activiteiten gericht op de gewenste gedragsverandering van reizigers. In toenemende mate worden middelen uit dit artikel ingezet voor «tweerichtingscommunicatie», bijvoorbeeld groepsdiscussies met burgers of uitnodigen van externen voor lezingen en workshops op het ministerie. De achtergrond hiervan is het beleid beter te laten aansluiten op wat er zich in de omgeving afspeelt.

De communicatieactiviteiten uit dit artikel hebben een projectoverstijgend karakter omdat vaak media ingezet worden die gebruikt worden ten behoeve van verschillende projecten. Bijvoorbeeld, gezamenlijke verkeers- en vervoersnieuwsbrief, communicatiemateriaal waarin het totale personenvervoerbeleid wordt toegelicht en omgevingsverkennde activiteiten. Projectgebonden communicatieactiviteiten worden uit projectbudgetten gefinancierd.

*Het programma*

Het vigerende meerjarenprogramma is gericht op de volgende categorieën:

- marketing van het beleid
- voorlichting NVVP
- voorlichting BOR

- overkoepelende media
- communicatie met maatschappelijke organisaties
- gedragsbeïnvloeding burgers
- kaders, hulpmiddelen en onderzoek
- publiekscampagnes
- ondersteuning regionale initiatieven

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.04	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			2 457	1 062	1 020	1 020	1 020	
Nieuwe mutaties			- 94	13	13	14	14	
Stand ontwerp-begroting 2001	373	2 529	2 363	<b>1 075</b>	1 033	1 034	1 034	1 034
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	169	1 148	1 072	<b>488</b>	469	469	469	469

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.04		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			2 949	1 062	1 020	1 020	1 020	
Nieuwe mutaties				13	13	14	14	
Stand ontwerp-begroting 2001		2 316	2 949	<b>1 075</b>	1 033	1 034	1 034	1 034
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		1 051	1 338	<b>488</b>	469	469	469	469

*c. de toelichting bij de cijfers*

Verplichtingen/uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Prijsbijstelling 2000		13	13	14	14	
Totaal		13	13	14	14	

ad 1. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

Voor de verplichtingen geldt dat in 2000 een bijgestelde raming en realisatie van verplichtingen ten opzichte van de vorige begroting heeft plaatsgevonden.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 12 en 12.9.

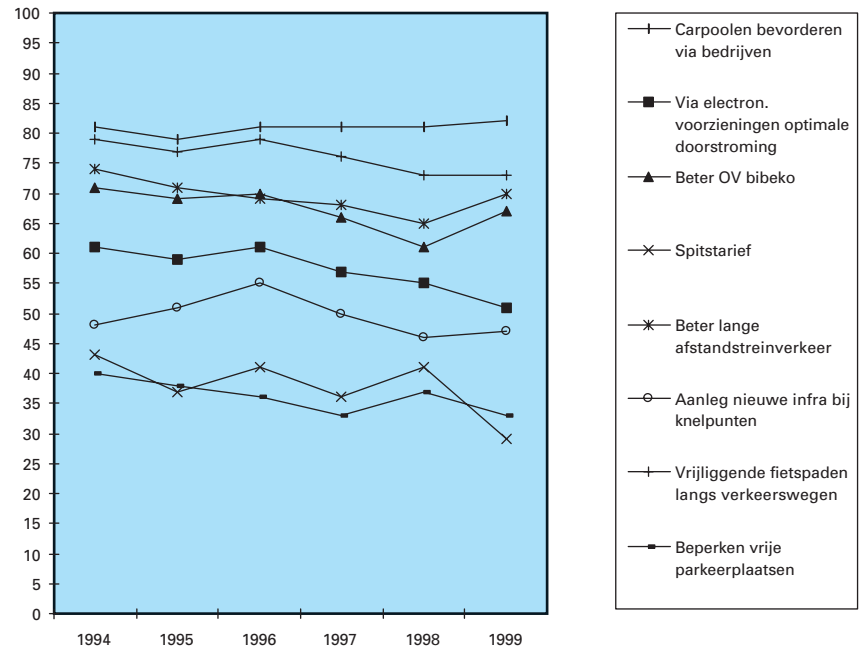
e. kengetallen en eventuele overige gegevens

Onderstaande tabel verstrekt informatie over de totale uitgaven van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1999	2000	2001
Programma-uitgaven	2,3	2,9	1,1
Apparaatsuitgaven (art. 03.01)	0,5	0,5	0,3
Totale uitgaven	2,8	3,4	1,4
Aantal fte's	3	3	2

Onderstaand diagram geeft een beeld van de waardering van de Nederlandse bevolking voor verschillende maatregelen (bestaand, voorgenomen of mogelijk beleid)

**Percentage respondenten dat de onderstaande bereikbaarheidsmaatregelen accepteert, van 1994 t/m 1999**



### **03.10. Bijdragen openbaar vervoer**

#### *a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Dit artikel heeft betrekking op de bijdragen voor de exploitatie van het openbaar vervoer. De bijdragen voor 2001 worden vastgesteld aan het einde van 2000. Dit gebeurt nog op grond van de Wet en het Besluit personenvervoer.

Wanneer de Wet en het Besluit personenvervoer 2000 in werking zijn getreden, vormen deze de grondslag voor de bekostiging van het stads- en streekvervoer. Met betrekking tot de bekostiging is in deze nieuwe grondslag niet veel gewijzigd; de belangrijkste wijziging wordt ingegeven door het zoeken van aansluiting met de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Gestreefd wordt te komen tot meerjarige afspraken met rijksbijdragegerechtigden. Dat vergroot de mogelijkheden om op decentraal niveau goede, ook op de langere termijn gerichte afspraken te kunnen maken met de openbaar vervoerbedrijven. Centraal staat een verdere verbetering van dat openbaar vervoer, als onderdeel van een geïntegreerd verkeers- en vervoerbeleid of door middel van de vroegtijdige toepassing van marktwerking. Tegenover de grotere financiële zekerheid mogen van die overheden dan ook flankerende maatregelen worden verwacht die de doelstelling van het op het openbaar vervoer gerichte beleid ondersteunen of een zo snel mogelijke aanbesteding van het OV. Via een aantal pilots met maximaal zes decentrale overheden wordt vanaf 2001 op experimentele basis eerst ervaring opgedaan. De decentrale overheden waarmee thans overleg plaatsvindt over de meerjarenafspraken zijn de provincies Groningen en Drenthe, de gemeenten Groningen, Leeuwarden en Amersfoort en het KAN. Op basis van de ervaringen met de meerjarenafspraken wordt gezien of brede toepassing wenselijk en haalbaar is.

De rijksbijdrage 2001 wordt verstrekt aan de provincies en Kaderwetgebieden alsmede aan zestien gemeenten. Afhankelijk van de besluitvorming omtrent de continuering van de kaderwetgebieden, zal rekening worden gehouden met mogelijke rechtsopvolgers. De komende jaren wordt gefaseerd de verantwoordelijkheid voor het regionaal spoorvervoer gedecentraliseerd en is het de bedoeling de bijbehorende budgetten te integreren in de regiobekostiging.

De decentrale aansturing van het openbaar vervoer is versterkt in de Wet personenvervoer 2000; hierbij wordt de aanbesteding van concessies als belangrijk beleidsinstrument gezien.

Wanneer de chipkaart als vervoerbewijs in het openbaar vervoer zal worden ingevoerd, is er volledige tariefvrijheid mogelijk voor de decentrale overheden. In die situatie kunnen in de concessievoorwaarden de marges worden aangegeven van de tariefvrijheid van bedrijven. Tariefvrijheid wordt gezien als belangrijk instrument om meer op de regionale/ lokale situatie toegesneden gedifferentieerde tarieven te gaan aanbieden. Op die wijze kan beter worden aangesloten bij de behoefte van de reiziger in het openbaar vervoer. Aan de ontwikkeling van zo'n chipkaart wordt thans gewerkt. Mobis heeft de functionaliteit van de chipkaart beschreven in een gemeenschappelijk scenario dat voldoet aan de 14 functionele eisen van de overheden. Op basis van dit scenario wordt thans gewerkt. VenW participeert in een proefproject in Groningen met het vervoerbedrijf Arriva, waarbij het contactloos registeren van de vervoerprestaties wordt getest. Wanneer de ontwikkeling van de chipkaart op basis van het

gemeenschappelijk scenario verder ter hand wordt genomen, zal VenW kunnen participeren in pilots waarin onderdelen van de chipkaart in de praktijk worden getest.

Eind 1996 en begin 1997 heeft de «Dialogo OV» tussen Verkeer en Waterstaat en bestuurders van de decentrale overheden (provincies, kaderwetgebieden en gemeenten) plaatsgevonden.

Een van de aanbevelingen uit de gehouden «Dialogo OV» is het stimuleren van de vervoersgroei om tegelijkertijd de kostendekkingsgraad te verbeteren. Uit de dialoog met de OV-partners is tevens naar voren gekomen dat bij alle partijen de bereidheid bestaat mee te werken aan een verbetering van het openbaar vervoer, teneinde zowel vervoersgroei als verhoging van de kostendekking te bereiken. Deze doelstellingen zijn tevens meegenomen bij de totstandkoming van de Wet personenvervoer 2000. Het streven naar een kostendekkingsgraad van minimaal 50%, zoals het Kabinet in 1993 aangaf, geldt nog onverminderd. Alleen het eerder voorziene tempo (bereiken van 50% kostendekkingsgraad in het jaar 2004) is in het kader van de «Dialogo OV» losgelaten.

Het Kabinet hecht hierbij aan het handhaven van een reëel perspectief voor wat betreft de verbetering van de kostendekking; door de jaarlijkse taakstelling van f 35 mln is volgens het kabinet sprake van een haalbaar en realistisch perspectief. Vanaf 2005 wordt deze taakstelling weliswaar voortgezet om de beoogde verbetering van de kostendekkingsgraad te kunnen realiseren, maar blijven de middelen beschikbaar voor het openbaar vervoer. Deze middelen kunnen worden aangewend voor de honorering van de OV-groei in het geval de jaarlijkse toename van het budget met 2% (zie hieronder) niet toereikend is, of voor andere bestemmingen in het openbaar vervoer.

In de meerjarencijfers is ruimte voor een jaarlijkse groei van 2%. Wanneer de vervoergroei lager is, dan zullen deze voor groei bestemde middelen worden aangewend voor een andere bestemming in het openbaar vervoer. De decentrale overheden hebben aangegeven binnen de huidige systematiek vooralsnog geen afspraken te willen maken voor het geval dat er een hogere vervoergroei optreedt; in dat geval is volgens hen een nadere politieke afweging aan de orde.

In het kader van de nota Samen Werken Aan Bereikbaarheid (SWAB) zijn er extra gelden aan de begroting van 1998 toegevoegd. Deze gelden zijn beschikbaar voor de exploitatie van extra treindiensten op filegevoelige corridors op het spoorwegnet en voor experimenten op het gebied van openbaar vervoer te water. De beleidsregel met betrekking tot extra spitsvoorzieningen in het stads- en streekvervoer eindigt in 2000. De voorgenomen vijf experimenten met openbaar vervoer te water zijn in de jaren 1998 tot en met 2000 allen van start gegaan. De diensten in het kader van SWAB worden geëvalueerd.

Voortvloeiend uit het Kabinetsstandpunt Brokx is in de implementatienota «marktwerking in het regionaal openbaar vervoer» (TK, vergaderjaar 1996/97, 25 088, nr. 2) gesteld dat de Gemeentelijke Vervoerbedrijven (GVB's) een verzelfstandigingstraject dienen door te maken. Verzelfstandiging van de GVB's is een belangrijke voorwaarde voor de ontwikkeling van marktwerking in het regionaal openbaar vervoer. Voor enkele van de GVB's geldt dat verzelfstandiging slechts mogelijk is na verbetering van de solvabiliteitspositie. Om dit proces vanuit het Rijk te bevorderen is een participatie-instrument ontwikkeld. Door middel van tijdelijke deelname in het aandelenkapitaal van een GVB door een door het rijk op te richten



«Stichting participatie gemeentelijke vervoerbedrijven» wordt een GVB ondersteund bij de verzelfstandiging. Om een beroep te kunnen doen op het instrument dient aan verschillende voorwaarden te zijn voldaan. De Stichting is eind 1999 met haar werkzaamheden begonnen.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.10	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			2 313 800	2 335 011	2 363 818	2 612 739	2 631 561	
Amendementen/ N.v.W.			25 000					
1e suppl. wet 2000			43 254					
Nieuwe mutaties			58 590	125 081	116 963	- 32 818	117 778	
Stand ontwerp-begroting 2001	4 737 107	2 442 522	2 440 644	<b>2 460 092</b>	2 480 781	2 579 921	2 749 339	2 805 009
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	2 149 605	1 108 368	1 107 516	<b>1 116 341</b>	1 125 729	1 170 717	1 247 596	1 268 463

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.10		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			2 678 832	2 594 031	2 671 802	2 679 059	2 696 906	
Amendementen/ N.v.W.			25 000					
1e suppl. wet 2000			16 000					
Nieuwe mutaties			58 590	80 081	81 963	82 182	82 778	
Stand ontwerp-begroting 2001		2 622 825	2 778 422	<b>2 674 112</b>	2 753 765	2 761 241	2 779 684	2 834 968
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		1 190 186	1 260 793	<b>1 213 459</b>	1 249 604	1 252 997	1 261 366	1 286 452

*c. de toelichting bij de cijfers*

Verplichtingen/uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Loonbijstelling 2000	58 590	57 755	57 602	57 756	58 255	
2. Prijsbijstelling 2000		22 326	24 361	24 426	24 523	
3. Extrapolatie						55 284
Totaal	58 590	80 081	81 963	82 182	82 778	55 284

ad 1. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000.

ad 2. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

ad 3. Dit betreft de extrapolatie als gevolg van afspraken in het kader van de 2% groei SVV.

Binnen het artikel heeft een verschuiving van de taakstelling Openbaar Vervoer plaatsgevonden. Als gevolg hiervan zijn de verplichtingen op de verschillende artikelonderdelen aangepast.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

**03.10.01 Bijdrage exploitatie stads- en streekvervoer**

De bedragen op dit artikelonderdeel hebben betrekking op de rijksbijdragen in de exploitatie van het stads- en streekvervoer, die worden verdeeld volgens de systematiek van regiobekostiging die met ingang van 1998 van kracht is. In deze systematiek is tevens de rijksbijdrage verwerkt voor bedrijfsvervoer. Door een wijziging in de regelgeving is het verder mogelijk OV-te water onder de bekostigingssystematiek te brengen. De geormerkte gelden voor sociale veiligheid zijn op een afzonderlijk onderdeel van art. 03.10 opgenomen. Voor de verbetering van de toegankelijkheid van het OV is een bedrag van een kleine f 20 mln per jaar beschikbaar.

De bijdrage wordt verstrekt aan de decentraal bevoegde overheden. Deze overheden zijn: provincies, Kaderwetgebieden en de gemeenten in de regeling BOV/BOS-structuur. Deze bestuursorganen dienen de middelen te besteden aan de exploitatie van het openbaar vervoer, waartoe onder meer wordt gerekend: inhuur/subsidies van/aan vervoerbedrijven voor het uitvoeren van door de decentrale overheden vastgestelde dienstregelingen, onderhoud van (rail-)infrastructuur, inhuur van deskundigheid ten behoeve van de uitvoering van openbaar vervoer, investeringen in het openbaar vervoer, subsidies bedrijfsvervoer en het sparen ten behoeve van uitgaven in latere jaren aan hetgeen tot de exploitatie van openbaar vervoer wordt gerekend.

Daarnaast zijn provincies en Kaderwetgebieden gemachtigd de middelen voor exploitatie van openbaar vervoer door te decentraliseren aan inliggende gemeenten. In dat geval kunnen gemeenten deze middelen alleen aanwenden voor eerder genoemde uitgavencategorieën.

De bekostiging van het stads- en streekvervoer vindt vanaf 1 januari 1998 plaats op basis van de vervoeropbrengsten. De opbrengsten uit de verkoop van vervoerbewijzen worden toegerekend aan de rijksbijdrage-

gerechtigden op basis van onderzoek naar het gebruik van deze vervoerbewijzen. De resultaten van het meest recentelijk uitgevoerde onderzoek (november 1997) zullen worden gebruikt voor het berekenen van de vervoeropbrengsten die de basis vormen voor de rijksbijdrage 2001. Gelet op de afspraken in het kader van de Dialoog is de doelmatigheidsaankondiging in het kader van het Regeerakkoord 1998 niet ten laste gebracht van de rijksbijdrage OV.

Op dit artikelonderdeel worden ook de middelen voor de facilitering van de verzelfstandiging van de gemeentelijke vervoerbedrijven verantwoord.

### **03.10.06 Contractsector spoorvervoer**

De verzelfstandiging van de N.V. Nederlandse Spoorwegen betekent voor het reizigersvervoer dat de bestaande financiële relatie tussen de Rijksoverheid en NS is komen te vervallen.

Diensten die een spoorwegmaatschappij, in dit geval de NS, om bedrijfs-economische redenen niet meer wenst aan te bieden, maar die door de overheid maatschappelijk wel gewenst worden geacht, kunnen door de overheid worden gekocht. Dit heeft vanaf medio 1998 geleid tot de zogenoemde contractsector.

Met ingang van de dienstregeling 1998/1999 zijn de afspraken van kracht geworden die met de NS over de contractsector spoorvervoer zijn gemaakt. De gemaakte afspraken tussen Verkeer en Waterstaat en NS over de contractsector zijn met uitzondering van de treindienst Arnhem – Doetinchem m.i.v. 10 juni 2001 (zie hierna onder «Experiment») verlengd voor het dienstregelingjaar 2001/2002.

Dit artikelonderdeel bevat ook de financiële consequenties van de contractering van een aantal extra treindiensten op een aantal file-gevoelige corridors in het kader van de nota Samen Werken Aan Bereikbaarheid (SWAB).

### **Experiment decentralisatie en aanbesteding regionaal spoorvervoer**

Op grond van het algemene streven om zoveel mogelijk bevoegdheden en verantwoordelijkheden voor het regionale (openbaar) vervoer in één hand te leggen, is in vervolg op de reeds gestarte experimenten in Friesland, Gelderland en Groningen besloten met ingang van 10 juni 2001 de treindienst Arnhem Doetinchem te laten uitvoeren door Syntus. Hierdoor wordt weer een doorgaande treindienst van Arnhem naar Winterswijk ingevoerd en vervalt de vervoerbreek zoals die zich thans in Doetinchem voordoet.

### **03.10.07 Investeringsimpuls stads- en streekvervoer**

Het voormalige kabinet heeft in het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het advies van de Commissie De Boer voorgesteld een extra investeringsimpuls in infrastructuur in het stads- en streekvervoer tot stand te brengen van f 1 mld. Van de betrokken regionale overheden wordt een eigen bijdrage van 10% verwacht. De condities waaronder de Rijksbijdragen worden verstrekt zijn vastgelegd in de ministeriële regeling van maart 1996, DGV/WJZ/V621528.

De vergoeding door de Rijksoverheid aan de decentrale overheden vindt zo veel mogelijk plaats op basis van een à fonds perdu vergoeding.

Naar aanleiding van evaluatie van de regeling en bespreking daarvan met de Tweede Kamer vindt een inventarisatie van de goedgekeurde programma's van projecten plaats.

### **03.10.08 Afkoop oude kapitaallasten infrastructuur metro/sneltram**

De bijdrage op dit onderdeel betreft een in het jaar 1995 vastgestelde 13-jarige annuïteit ter financiering en aflossing van kapitaallasten van oude infrastructuur voor de metro en de sneltram in de steden Amsterdam en Rotterdam.

### **03.10.09 Sociale veiligheid in het openbaar vervoer**

Ten opzichte van de begroting 2000 is de omschrijving van dit artikel-onderdeel gewijzigd van agressiebestrijding in sociale veiligheid in het openbaar vervoer.

In de Rijksbijdrageregeling voor het stads- en streekvervoer is 15 mln per jaar opgenomen als een geormerkte bijdrage voor maatregelen ter verbetering van de sociale veiligheid in het OV. Dit geld wordt volgens de reguliere verdeelsleutel verdeeld over de ontvangers van de rijksbijdrageregeling en komt dus in principe alle OV-bedrijven in Nederland ten goede, uitgezonderd de NS (deze krijgt alleen geld via het MIT). Deze geormerkte bijdrage is bedoeld voor maatregelen die gericht zijn op het sociaal veiliger maken van openbaar vervoer objecten die publiekelijk toegankelijk zijn (stations, haltes), het directe toegangsgebied wat dient als transferruimte voor reizigers (zoals pleinen, straten, fietsenstallingen en parkeerplaatsen) en van rijdend materieel. Het kan gaan om investeringen in (aanvullend) personeel en roerende zaken (zoals camera's en tourniquets), maar ook om kosten voor voorlichting aan het publiek en de opleiding van personeel terzake.

In aanvulling op deze algemene bijdrage voor het hele land krijgen de drie grootste steden (Amsterdam, Rotterdam en Den Haag) een extra bijdrage van in totaal f 10 mln per jaar voor extra toezichthouders op de tram buiten de zogenaamde Instroomen doorstroom (ID)-regeling om.

#### **De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
03.10.01 Bijdrage exploitatie OV	2 269 160	2 260 418	2 288 557	2 195 014	2 306 498	2 296 139	43C	12
03.10.06 Contractsector spoorvervoer	132 414	137 913	131 240	173 945	158 675	141 106	12	12
03.10.07 Investeringsstimuls stads/streekvervoer	9 023		10 707	53 364	113 897	50 240	43C	12
03.10.08 Kapitaallasten t.b.v. stad/streekvervoer			3 141	184 538	157 039	160 180	43C	12
03.10.09 Agressiebestrijding	31 925	42 313	26 447	15 964	42 313	26 447	43C	12
Totaal	2 442 522	2 440 644	2 460 092	2 622 825	2 778 422	2 674 112		

e. kengetallen en eventuele overige gegevens

Onderstaande tabel verstrekt informatie over de totale uitgaven van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1999	2000	2001
Programma-uitgaven	2 622,8	2 778,4	2 674,1
Apparaatsuitgaven (art. 03.01)	1,3	1,5	1,5
Totale uitgaven	2 624,1	2 779,9	2 675,6
Aantal fte's	9	9	9

### Reizigersopbrengsten

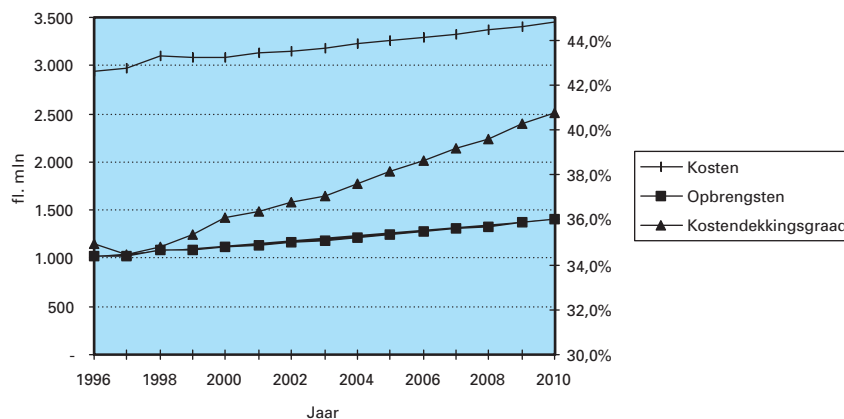
Per 1 januari 1998 is – in tegenstelling tot de voorgaande jaren – de rijksbijdrage niet meer gebaseerd op een vergoeding per reizigerskilometer, maar op de gerealiseerde reizigersopbrengsten. Deze nieuwe berekeningswijze leidt tot onderstaande tabel. Hierin is het onderscheid naar vervoersmodaliteit vervangen door het onderscheid naar belanghebbende. Dit vanwege de techniek-onafhankelijke bekostiging en de decentralisatie van de rijksbijdrage, beide sinds 1 januari 1998. De tabel geeft een verwachte opbrengstenstijging van circa 2% in 2001 t.o.v. 2000. Daarnaast is rekening gehouden met de jaarlijkse taakstelling van 35 mln.

(in NLG mln)	Opbrengsten		Rijksbijdrage		Rijksbijdrage per gulden opbrengst	
	2000	2001	2000	2001	2000	2001
Kaderwetgebieden	745,6	760,5	1 386,2	1 390,6	1,86	1,83
Provincies	350,8	357,8	554,0	555,8	1,58	1,55
Gemeenten	95,1	97,0	188,7	189,3	1,98	1,95
Totaal	1 191,5	1 215,3	2 128,9	2 135,7	1,78	1,76

### Kosten, opbrengsten en kostendeckingsgraad

In onderstaand diagram is de relatie gelegd tussen de verwachte ontwikkeling van de kosten en de opbrengsten, en de daaruit resulterende kostendeckingsgraad. Bij een veronderstelling van een jaarlijkse groei van gemiddeld ca. 2% en een jaarlijkse taakstelling van f 35 mln kan nu een kostendeckingsgraad van 41% in het jaar 2010 worden bereikt.

### Grafiek van de kosten, opbrengsten, kostendekkingsgraad van het OV



### Investeringsimpuls De Boer

Voor de Investeringsimpuls Stads- en Streekvervoer zijn vanaf 1996 jaarlijks de programma's met projectvoorstellen ingediend. Deze programma's bevinden zich momenteel in verschillende fasen van voorbereiding en uitvoering. In onderstaande tabel is aangegeven hoe de onderverdeling is naar soort project en in welke fase de projecten zich ultimo 1999 bevinden.

	Cat. 1	Cat. 2	Cat. 3	Cat. 4	Cat. 5	Aantal	=Bedrag (in NLG mln)
Ingediend	260	53	645	45	390	1 394	1 157
<i>waarvan:</i>							
in voorbereiding	191	47	264	21	202	725	825
gestart	43	3	173	9	92	320	194
voltooid	26	3	208	16	96	349	138

Categorie 1: busbaan/busstrook

Categorie 2: trambaan

Categorie 3: verkeerslichtbeïnvloedingsinstallatie

Categorie 4: strekking van lijnen

Categorie 5: overige zaken

### 03.11. Garanties voor de aflossingen en rentebetalingen op aangegane geldleningen ten behoeve van het openbaar vervoer

#### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Uitgangspunt in het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het advies van de commissie Wijffels vormde de afschaffing van de staatsgaranties voor leningen ten behoeve van de marktsector binnen de Nederlandse Spoorwegen (NS). In de in juni 1995 gesloten overeenkomst met de NS is bepaald dat de NS tot en met 30 september 1999, onder voorwaarden, maximaal f 800 mln aan leningen voor rollend materieel kan aangaan. Vanaf het jaar 2000 worden geen nieuwe garanties meer verleend.

Bovenstaande geldt niet voor leningen voor het beheer van landelijke railinfrastructuur. Hiervoor kan Railinfrabeheer (RIB) nog van de mogelijkheid van staatsgarantie gebruik blijven maken. Deze garantstelling loopt evenwel via het Infrastructuurfonds.

*b. de cijfers*

**Opbouw uitgaven en verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.11	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	
Stand ontwerp-begroting 2001	0	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	0	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.	mem.

*c. de toelichting bij de cijfers*

De verwachte ontwikkeling ten aanzien van de garantieverstrekking is vermeld onder onderdeel e.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen.  
De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 63D en 12.2.

*e. kengetallen en eventuele overige gegevens*

**Overzicht risico-ontwikkeling (in NLG mln) met betrekking tot garantievereenkomst van het Rijk**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Garantie plafond	1 812,0	976,7	956,4	948,5	944,5	942,7	923,2
Uitstaand risico 1/1	1 206,4	1 046,5	976,7	956,4	948,5	944,5	942,7
Vervallen/te vervallen	159,9	69,8	20,3	7,9	4,0	1,8	19,5
Verleend/te verlenen	0,0	0,0					
Uitstaand risico 31/12	1 046,5	976,7	956,4	948,5	944,5	942,7	923,2

**03.14. Stimulering openbaar vervoer**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel zijn uitgaven geraamd welke een relatie hebben met de exploitatie van het openbaar vervoer, maar niet zijn opgenomen in de reguliere exploitatiebijdragen op artikel 03.10, uit hoofde van de Wet Personenvervoer. De geraamde uitgaven hebben betrekking op:

- De kosten van maatregelen en proeven voor voorzieningen voor gehandicapten en ouderen in het openbaar vervoer;
- Incidentele bijdragen in de exploitatiekosten van OV-reisinformatie.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>03.14</b>	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			1 138	1 435	1 230	1 254	1 279	
1e suppl. wet 2000			- 443					
Nieuwe mutaties				17	17	17	18	
Stand ontwerp-begroting 2001	5 193	274	695	<b>1 452</b>	1 247	1 271	1 297	1 322
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	2 356	124	315	<b>659</b>	566	577	589	600

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>03.14</b>		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			3 210	1 435	1 230	1 254	1 279	
1e suppl. wet 2000			- 443					
Nieuwe mutaties				17	17	17	18	
Stand ontwerp-begroting 2001		3 369	2 767	<b>1 452</b>	1 247	1 271	1 297	1 322
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		1 529	1 256	<b>659</b>	566	577	589	600

*c. de toelichting bij de cijfers*

Verplichtingen/uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Prijsbijstelling 2000		17	17	17	18	
2. Extrapolatie						25
Totaal		17	17	17	18	25

ad 1. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

ad 2. Dit betreft de extrapolatie als gevolg van afspraken in het kader van de 2% groei SVV.



### 03.14.02 Voorzieningen voor gehandicapten en ouderen in het openbaar vervoer

Het beleid is gericht op verbetering van de mobiliteit van ouderen en gehandicapten. Daartoe is verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer noodzakelijk. De voornemens met betrekking tot het beleid ter zake zijn in een brief van 16 juli 1999 aan de Tweede Kamer neergelegd.

In het kader van de decentralisatie zijn vanaf het jaar 1999 de bijdragen voor de aanschaf van lage-vloermaterieel en de aanpassing van de halte-infrastructuur geïntegreerd in de generieke bekostigingssystematiek van het stads- en streekvervoer (artikel 03.10).

### 03.14.03 Reizigersinformatie (GGRI)

Op dit artikelonderdeel zijn de uitgaven opgenomen ten behoeve van een bijdrage in de exploitatie van de reizigersinformatie voor het openbaar vervoer. Sinds 1992 wordt reisinformatie op het gebied van het openbaar vervoer verstrekt door de OV-Reisinformatie v.o.f. (OVR), via het telefoonnummer 0900-9292. Vanaf de start van dit project heeft de rijksoverheid aan de exploitatie van de reizigersinformatie bijgedragen. In 1995 is met de OVR een contract afgesloten waarin een geleidelijke afbouw van de bijdrage is opgenomen. De laatste bijdrage van de rijksoverheid heeft in 2000 plaatsgevonden.

#### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
03.14.02 Voorzieningen voor gehandicapten/ouderen ov	168	655	1 452	157	629	1 452	31	12.13
03.14.03 Reizigersinformatie	106	40		3 212	2 138		31	12.13
Totaal	274	695	1 452	3 369	2 767	1 452		

#### e. kengetallen en eventuele overige gegevens

Onderstaande tabel verstrekt informatie over de totale uitgaven van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen guldens.

	1999	2000	2001
Programma-uitgaven	3,4	2,8	1,5
Apparaatsuitgaven (art. 03.01)	0,2	0,2	0,2
Totale uitgaven	3,6	3,0	1,7
Aantal fte's	1	1	1

Hieronder is opgenomen een overzicht van de prestatiegegevens met betrekking tot de OV-reisinformatie. Vanaf het jaar 2001 zijn er geen kengetallen opgenomen, omdat de regeling dan is beëindigd.

Jaar	aantal gesprekken (x 1000)	totale opbrengst (in NLG 1000)*	gemiddelde opbrengst per gesprek (in NLG)*	gemiddelde kosten per gesprek (in NLG)**
1998	10 000	17 500	1,75	3,58
1999	9 960	17 300	1,74	3,75
2000	10 500	18 500	1,76	3,70

\* Inclusief wachttijd.

\*\* Kosten voor vervoerbedrijven en Verkeer en Waterstaat

N.B. Vanaf 1 april 1998 geldt een gewijzigde systematiek met betrekking tot de opbrengsten en kostenverdeling.

### 03.15. Stiller, schoner en zuiniger

#### *a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Het milieutechnologisch programma Stiller, Schonere en Zuiniger (SSZ) vloeit voort uit de actiepunten van het SVV-II en het NMP-plus. Deze actiepunten zijn gericht op het terugdringen van emissies, vooral in de binnensteden. In 1996 is door het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de nota Voertuigtechniek en Brandstoffen uitgebracht. In deze nota is het belang van de bronaanpak -zoals die met het SSZ-programma wordt ingevuld – bevestigd. De nadruk ligt in het programma bij het collectieve personenvervoer en het stedelijk goederenvervoer.

#### **Het programma:**

De nadruk in het programma ligt op onderzoeken, ontwikkelingsprojecten en praktijkproeven. Daarnaast wordt de aanschaf van schone bussen gestimuleerd vanuit de bijdrageregeling milieuvriendelijke vervoer-technieken (MIBU). Het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en het Ministerie van Economische Zaken dragen hier aan bij. Een deel van het budget wordt ook aangewend voor de uitvoering van het programma.

Een belangrijk nieuw element uit die nieuwe projecten vormt het geluidsaspect bij voertuigen die winkelcentra bevoorraden, in combinatie met voertuigen die hybride worden aangedreven om daarmee schadelijke brandstofemissie gas en verder terug te dringen. Het accent voor geluid vloeit rechtstreeks voort uit de Amvb Piekgeluiden die medio 1998 van kracht is geworden. Hierin wordt bepaald dat vervoerbedrijven tot 2001 ontheffing krijgen van aangescherpte grenzen voor geluidsemis- sie bij laden en lossen van voertuigen, teneinde de tussenliggende periode te kunnen gebruiken voor het ontwikkelen van technische maatregelen om de geluidsproductie te verminderen.

Een tweede groep van projecten hangt samen met het Masterplan elektrische en hybride voertuigen waarvan in 1998 een begin met de uitvoering is gemaakt. Algemeen wordt onderkend dat de (verre) toekomst is aan de hybride tractie waarbij, op de langere termijn, met name de brandstofcel een belangrijke rol is toebedeeld. Proeven met de

elementen in nichemarkten kunnen de uiteindelijke implementatie van deze relatief schone aandrijving zeer bespoedigen.

«Het nieuwe rijden» is een programma met een reeks van projecten, dat is opgezet om in de komende jaren tot een beperking te komen van de CO<sub>2</sub> uitstoot van de verkeers- en vervoersector. Het programma wordt gedragen door de ministeries van Verkeer en Waterstaat, Volksgezondheid Ruimtelijke Ordening Milieubeheer, Economische Zaken en Financiën, waarbij VenW als trekker fungeert. De Nederlandse Onderneming Voor Energie en Milieu (NOVEM) is de uitvoerder van het programma, die hierbij samenwerkt met de diverse betrokken brancheorganisaties. Het doel van dit programma is om over 5 jaar een reductie van ruim 400 kton per jaar te bewerkstelligen. De diverse projecten die dit tot stand moeten gaan brengen hebben allen een gedragsbeïnvloedend karakter. Dat kan variëren van bevordering van in-car apparatuur, een campagne voor verbetering van de bandenspanning tot een demonstratieproject met snelheidsbegrenzers bij bestelwagens en lichte trucks. Belangrijk punt bij het programma is het stimuleren van een nieuwe rijstijl «Het Nieuwe Rijden» die vlot rijden combineert met een besparing in brandstofgebruik. Deze rijstijl houdt in dat zo snel mogelijk wordt doorgeschakeld naar hogere versnellingen, waarbij het toerental zo laag mogelijk worden gehouden. De veranderingen in de motortechniek van de laatste jaren maakt deze rijstijl mogelijk en hiermee wordt gemiddeld zo'n 10% brandstof bespaard. Deze nieuwe rijstijl moet worden aangeleerd en daarmee is nu een begin gemaakt door aanvullende opleidingen voor rij-instructeurs en rij-examinatoren, die dit op de nu in opleiding zijnde automobilisten moeten gaan overbrengen. Daarnaast zal het komende jaar worden bestudeerd hoe deze nieuwe rijstijl op de meest efficiënte manier aan de overige automobilisten kan worden duidelijk gemaakt.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.15	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			10 119	9 410	10 576	10 890	11 106	
1e suppl. wet 2000			8 500	8 000	4 000	2 000	1 000	
Nieuwe mutaties			109	189	364	330	339	
Stand ontwerp-begroting 2001	9 764	11 654	18 728	<b>17 599</b>	14 940	13 220	12 445	12 694
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	4 431	5 288	8 498	<b>7 986</b>	6 779	5 999	5 647	5 760

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.15	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		10 119	11 410	12 076	10 890	11 106	
1e suppl. wet 2000		8 500	8 000	4 000	2 000	1 000	
Nieuwe mutaties		109	189	364	330	339	
Stand ontwerp-begroting 2001	6 894	18 728	<b>19 599</b>	16 440	13 220	12 445	12 694
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	3 128	8 498	<b>8 894</b>	7 460	5 999	5 647	5 760

*c. de toelichting bij de cijfers*

Verplichtingen/uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. project «Het nieuwe rijden»	- 150	- 150				
2. Loonbijstelling 2000	259	291	308	278	284	
3. Prijsbijstelling 2000		48	56	52	55	
4. Extrapolatie SVV						249
Totaal	109	189	364	330	339	249

ad 1. Dit betreft één fte (voor twee jaar) voor het project «Het nieuwe rijden». Hiertoe wordt een overboeking aangebracht vanuit 03.15 waar de gelden voor dit programma geraamd staan, naar artikel 03.01.

ad 2. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000.

ad 3. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

ad 4. Dit betreft de extrapolatie op grond van afspraken in het kader van de 2% groei SVV.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 62D en 12.13.

*e. kengetallen en eventuele overige gegevens*

Onderstaande tabel verstrekt informatie over de totale uitgaven van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen guldens.

	1999	2000	2001
Programma-uitgaven	6,9	18,7	19,6
Apparaatsuitgaven (art. 03.01)	0,2	0,3	0,3
Totale uitgaven	7,1	19,0	19,9
Aantal fte's	1	2	2

### Vervanging van gasaangedreven bussen bij openbaar vervoerbedrijven

De doelstelling is dat het aandeel van de door de openbaar vervoerbedrijven nieuw aan te schaffen bussen met een gasmotor jaarlijks met tien procent stijgt, waardoor in het vijfde en laatste jaar vijftig procent van de dan nieuw aan te schaffen bussen van een gasmotor is voorzien. In Nederland zijn circa vijfduizend bussen in gebruik in het openbaar vervoer, waarvan jaarlijks naar schatting driehonderd worden vervangen.

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Geraamd aantal te vervangen bussen	300	480	480	480	480	480
Waarvan te voorzien met gasmotor	96	144	192	240	240	240

### 03.16. Bedrijfsvervoer

#### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Sinds 1999 is de bijdrageregeling Bedrijfsvervoer geïntegreerd in de bekostigingssystematiek van het stads- en streekvervoer (art. 03.10), waarbij vanaf 2000 de decentrale overheden vrij zijn in de besteding van deze middelen. Op dit artikel vinden dan ook vanaf 2000 geen uitgaven meer plaats. De uitgave in 2000 betreft de betaalbaarstelling van een over 1999 ontvangen declaratie.

#### b. de cijfers

#### Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

03.16	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000								
1e suppl. wet 2000			43					
Stand ontwerp-begroting 2001			43					
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000			20					

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.16	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000							
1e suppl. wet 2000		43					
Stand ontwerp-begroting 2001	6 823	43					
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	3 096	20					

*c. de toelichting bij de cijfers*

Er zijn geen uitgaven en/of verplichtingenmutaties.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel is niet onderverdeeld in artikelonderdelen.

De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 31 en 12.14.

**03.18. Bereikbaarheidsbevorderende en Mobiliteitsgeleidende maatregelen (B&M)***a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden middelen verantwoord die dienen ter stimulering van alternatieven voor het solistisch autogebruik en voor het terugdringen van de vraag van vervoerconsumenten naar het solistisch autogebruik. Het gaat hier om stimulering van instrumenten waarvan in de onderzoeksfase de positieve effecten zijn aangetoond. Naast de grote investeringen in infrastructuur zijn deze uitgaven – die zich met name richten op betere benutting van de bestaande infrastructuur – zeer belangrijk om congestie te beperken en waar mogelijk te voorkomen. Daarmee wordt de bereikbaarheid bevorderd en een bijdrage geleverd aan milieudoelstellingen en verkeersveiligheid.

Tevens zijn op dit artikel middelen opgenomen ten behoeve van de stimulering van technologische ontwikkelingen ter ondersteuning van dit beleid. Tenslotte worden op dit artikel uitgaven verantwoord die dienen ter stimulering van de bestuurlijke samenwerking op het gebied van het regionale verkeers- en vervoerbeleid.

Bij de stimuleringsprojecten kunnen de onderstaande aandachtsgebieden onderscheiden worden. De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	2001
– Stedelijk en regionaal verkeer en vervoer	2,7
– Vervoermanagement	11,0
– Stimulering alternatieven	7,5
– Ketenmobiliteit	5,0
– Voertuigbeleid	2,4
– Decentralisatie verkeers- en vervoerbeleid	9,5
Totaal	<u>38,1</u>

Hieronder worden de aandachtsgebieden toegelicht.

**Stedelijk en regionaal verkeer en vervoer** (*budget f 2,7 mln*)

VenW heeft bij dit onderwerp een faciliterende en stimulerende rol, die aanvullend is op de rol van de regionale en lokale overheid. Daardoor kan met een (relatief) geringe financiële inzet t.w.v. f 2,5 mln per jaar worden volstaan. Hiermee wordt beoogd een zodanige impuls te geven dat daarmee (indirect doch effectief) wordt bijgedragen aan de beheersing van de bereikbaarheid. Deelgebieden van beleid zijn het parkeerbeleid/transferia, fietsbeleid en het project «Korte ritten».

Het *parkeerbeleid* blijkt een goed instrument om autogebruik te beperken en te geleiden. De afgelopen jaren kreeg betaald parkeren in (binnen)steden veel aandacht. De actualisering van het parkeerbeleid, in het kader van het NVVP, gaat onder andere over uitbreiding van het toepassingsgebied (meer typen bestemmingen, gebiedsgewijze benadering en soorten gebieden – waaronder eigen terrein) en aanscherping en verdere ontwikkeling van het instrumentarium (fysiek, technisch, economisch, qua management van rijdende en stilstaande voertuigen, bestuurlijk waaronder regionalisering). Daarnaast zal aandacht uitgaan naar monitoring van het parkeerbeleid. Onderzoek naar nieuwe vormen van schaarsteheffing, bijvoorbeeld betaald parkeren op eigen terrein. Gemeenten en bedrijven maken bindende afspraken over gebiedsgewijze toedeling en beheer van parkeercapaciteit als onderdeel van een vervoermanagementpakket. In de praktijk wordt al vaak gewerkt met parkeerbalansen.

Nu de SVV pilot transferia vrijwel zijn gerealiseerd worden totstandkoming en gebruik ervan geëvalueerd. Tevens zal worden gewerkt aan een bijdrageregeling transferpunten en aan integratie van transferia-, parkeer-, algemeen verkeers- en vervoerbeleid.

De fiets is het meest voorkomende en tot afstanden van 5 km het meest gebruikte vervoermiddel en speelt in veel ritketens een rol. Van alle autoritten is de helft korter dan 7,5 km. Juist voor veel van die korte ritten – meestal in steden en dorpen en relatief het meest vervuilend en de meeste hinder veroorzakend – is de fiets een efficiënt, direct beschikbaar en gezond alternatief. Het verder faciliteren van de fiets in voor- en natransport maakt het openbaar vervoer aantrekkelijk als alternatief voor lange autoverplaatsingen. Dit zal gevolgen hebben voor de behoefte aan stationsfietsenstallingen.

Het *fietsbeleid* in «enge zin» is gericht op facilitering door goede fietsvoorzieningen te bieden. Gemeenten zijn erop gericht om een

netwerk van fietsroutes aan te leggen en te onderhouden en hanteren daarbij de CROW richtlijnen (Centrum voor regeling en onderzoek in de grond, water- en wegenbouw en de verkeerstechniek). Het rijk heeft bij de aanleg en het beheer van de hoofdinfrastructuur medeverantwoordelijkheid voor het in stand houden en verbeteren van onderliggende routenetwerken voor fietsverkeer.

Van belang is de versterking van de rol van de fietsersbond ENFB als belangenbehartiger voor fietsers op lokaal en regionaal niveau. Taken als benchmarking en kennis- en informatieverspreiding zullen daartoe worden ondersteund. In relatie hiermee worden door het rijk methodieken van monitoring van het fietsbeleid van andere overheden en instrumenten voor de uitvoering van dat lokale en regionale fietsbeleid (met een accent op fietsparkeren) ontwikkeld.

VenW is in 1999 in samenwerking met het Ministerie van Volksgezondheid, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en ondersteund door het Ministerie Economische Zaken het project «Korte ritten» gestart. Van de verplaatsingen tussen de 2,5 en 5 kilometer gebruikt de Nederlander voor bijna de helft van de gevallen de auto. Het autogebruik op korte afstanden is groeiende terwijl lopen en fietsen in veel gevallen volwaardige alternatieven zijn.

Doel van het project Korte Ritten is enerzijds het ontwikkelen van beleid (en maatregelen) gericht op het doorbreken van de trend dat verplaatsingsafstanden steeds langer worden en anderzijds het creëren van optimale mogelijkheden voor het gebruik van milieuvriendelijke vervoerwijzen voor kortere afstanden. De verkenningsfase van het project is inmiddels afgesloten (onderzoek en interviews met verschillende actoren). Onderzocht is waarvoor de auto op korte afstanden wordt gebruikt. Ook is uitgezocht welke initiatieven bij overheden en maatschappelijke organisaties op dit gebied al gaande zijn. Op basis van de verkenning zijn verschillende acties geformuleerd. Deze betreffen het opzetten van pilots, het ontwikkelen en meewegen van beleidsinstrumenten en agendasetting. Deze acties worden nu concreet uitgewerkt en opgestart met alle betrokken actoren.

Het project heeft een looptijd tot en met december 2001. Er is totaal 2,4 miljoen gulden gereserveerd.

### **Vervoermanagement** *(budget f 11 mln)*

Bij een betere benutting van schaarse verkeer – en vervoerscapaciteit horen ook maatregelen die aangrijpen op de vraagzijde van de mobiliteit, bijvoorbeeld door betere benutting van voertuigen. Op het gebied van personenvervoer is het samenspel tussen overheden, werkgevers en werknemers van groot belang. Daarbij gaat het dan vooral om vervoermanagement, gericht op zowel woon-, werk- als zakelijk verkeer. In de tweede helft van 1999 is een brief over vervoermanagement aan de kamer gezonden waarin de beleidsvoornemens zijn aangegeven. Op basis van het convenant Verkeer en Vervoer: regionaal, decentraal en integraal (VERDI) zijn afspraken gemaakt tussen rijk, provincies, Kaderwetgebieden en gemeenten over samenwerking en de verdeling van taken ten aanzien van vervoermanagement. Hiertoe zijn middelen ter beschikking gesteld aan de andere overheden tot een bedrag van f 10 mln per jaar. Daarnaast wordt op centraal niveau in 2001 nog ruim f 1 mln ingezet voor subsidiëring van de beroepsvereniging Vervoermanagement Nederland, monitoring en kennisoverdracht aan andere overheden.

De Stichting van de Arbeid heeft een advies uitgebracht over de Beleidsbrief Vervoermanagement. Werkgevers en werknemers zullen hun koers ten aanzien van vervoermanagement verder bepalen.



### **Stimulering alternatieven** (budget f 7,5 mln)

Onder deze noemer valt een aantal activiteiten op het gebied van de ontwikkeling en stimulering van alternatieven voor autosolisme. De op deze doelgroepen gerichte activiteiten zijn gedeeld autogebruik, flexibel en telewerken, carpoolen en vanpoolen. Vanwege de samenhang met andere maatregelen die het mobiliteitsgedrag beïnvloeden is voortzetting van deze activerende en ondersteunende inzet noodzakelijk. Onder invloed van wet- en regelgeving vanuit de EU, en om effectiever en efficiënter met deze gelden om te gaan, wordt meer en meer gekozen voor een programmatische aanpak. In het in ontwikkeling zijnde programma Mobiliteitsmanagement worden deelprogramma's ontwikkeld voor flex- en telewerken, vervoermanagement en gedeeld autogebruik. Novem zal een rol vervullen in de opstelling en begeleiding van deze programma's die gericht zijn op duurzame mobiliteit.

Het *gedeeld autogebruik*, zoals het «autodaten», heeft de laatste paar jaar een plaats in het verkeer en vervoer verworven. Onder gedeeld auto-gebruik verstaan we vervoersvormen als huren, autodaten, carpoolen, vanpoolen, liften en het gebruik van de taxi. De kern van gedeeld auto-gebruik vormt de ontkoppeling van het bezit en het gebruik van de auto. Gemeenten zien steeds meer kansen voor autodaten m.b.t. hun verkeers- en vervoerbeleid. De rol van het rijk is hierbij stimulerend, faciliterend en gericht op het oplossen van knelpunten. De stichting gedeeld auto-gebruik die door de overheid ondersteund wordt, draagt aan de bedoelde rol belangrijk bij.

Congestieproblemen op de weg kunnen worden verminderd door te realiseren dat minder de solo-auto en meer andere vervoersalternatieven worden gebruikt, maar kunnen eveneens worden beperkt door de flexibiliteit van de mobiliteit te vergroten (beginnen voor of na de spits) en door *telewerken* te bevorderen, zodat minder vaak gereisd hoeft te worden. De rol van VenW zal o.a. elementen bevatten gericht op monitoring van ontwikkelingen, verkennen van bijsturingmogelijkheden van de ontwikkelingen en stimuleren van pilots, kennisontwikkeling en -verspreiding. Voor de kortere termijn ligt het accent o.a. op samenwerking met het telewerkforum, de verkenning naar mogelijkheden voor telewerkkantoren en de stimulering van flexibel werken door werkgevers.

*Carpoolen* is van niet te onderschatten belang. De afgelopen periode is het beleid ten aanzien van carpoolen actief ter hand genomen. In het kader van het VERDI-convenant zal de uitvoering van het carpoolbeleid door de andere overheden worden overgenomen. Regionaal overstijgende projecten met samenwerkende partners als ANWB, VVN en werkgeversorganisaties worden voortgezet. Op het gebied van (landelijke) communicatie ligt het accent op ondersteuning van regionale activiteiten.

*Vanpooling* is een vorm van personenvervoer met luxe minibusjes voor 7–9 personen en is een interessante tussenvorm tussen individueel en collectief personenvervoer. In de komende periode zal het beleid gericht zijn op het bevorderen en verder in de markt zetten van vanpooling, door het verhogen van de bekendheid van vanpooling en het wegnemen van knelpunten, zoals het medegebruik van doelgroepstroken. Ter stimulering van vanpooling wordt een tijdelijke bijdrageregeling van 4 jaar ontworpen. Deze regeling dient als overgang naar een fiscale maatregel.

**Ketenmobiliteit** *(budget f 5 mln)*

Ketenmobiliteit is het slimmer combineren van individuele en collectieve vervoerswijzen als daar zijn de auto, fiets, trein, tram, bus, metro, taxi en vervoer te water in nieuwe vormen van dienstverlening.

Ketenmobiliteit kan bijdragen aan verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de steden, aan het terugdringen van de files en aan de vermindering van de parkeerproblematiek. In de perspectievennota is ketenmobiliteit als element van vernieuwing in het personenvervoer opgenomen. Om de ontwikkeling van ketenmobiliteit te vergemakkelijken, wordt het stimuleringsprogramma, zoals verwoord in de nota Dienstverlening en Ketenmobiliteit, voortgezet. De maatregelen van VenW betreffen het opdoen van ervaring met proefprojecten en het aanpassen van het fiscaal regime, waarbij ook service-elementen uit de gehele keten – reserveren en betalen, reisinformatie, dienstverlening bij overstappen – belicht worden. Ook telematica en multimodale reizigersinformatie worden aldus gestimuleerd. De regeling «Personenvervoer van deur tot deur en op maat», die dient ter stimulering van de proefprojecten, en die door de EU is goedgekeurd gaat in 2001 haar derde jaar in. Het stimuleren van ketenmobiliteit is een boegbeeld uit de nota Milieu en Economie. Met ketenmobiliteit wordt beoogd het aantal autokilometers met 3% terug te dringen ten gunste van collectief vervoer, de fiets en nieuwe vervoersvormen als personenvervoer te water en people movers. Op filegevoelige punten en waar sprake is van grote aantallen reizigers zal het aandeel van het collectief vervoer en de fiets in de modal split kunnen oplopen tot 40 à 50% bij een succesvolle inrichting van ketenmobiliteit. Daartoe zal in toenemende mate bij de planning en gebruik van infrastructuur een netwerk aanpak centraal staan, zodat optimaal van de diverse vervoermiddelen gebruik kan worden gemaakt.

**Voertuigbeleid** *(budget f 2,4 mln)*

Doel van het voertuigbeleid is het bevorderen van zodanige aanpassingen in, op, aan en rond het voertuig en deels in het gebruik ervan, dat een bijdrage wordt geleverd aan een betere benutting van het voertuig en de infrastructuur, het milieu en de verkeersveiligheid. Het gaat hierbij dan om de ontwikkeling van instrumenten voor innovatieve technologie en dan met name de inzet van (elektronische) vormen van voertuigintelligentie. Hieronder valt ook de introductie van telematicatoepassingen in verkeer en vervoer. Daarnaast wordt gekeken naar alternatieve brandstoffen en aandrijving, en elektronische in-car voorzieningen. De markt is voortrekker bij voertuigontwikkelingen. De overheid grijpt echter in als beleidsdoelstellingen in gevaar komen en treedt stimulerend op als bepaalde technieken bijvoorbeeld t.b.v. het optimaal inzetten van vormen van voertuigintelligentie waarmee een verhoging van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en milieu kan worden bereikt die essentieel zijn voor het realiseren van de beleidsdoelstellingen, te langzaam worden geïntroduceerd.

In de jaren 2001 en later wordt vooral ingezet op het zoeken naar mogelijke implementatie van vormen van voertuigintelligentie op de korte en middellange termijn (2005–2010). Belangrijke projecten zijn dan Elektronische Voertuig Identificatie en onderzoek naar de komst en betekenis van allerlei rijtaak-ondersteunende zaken. Voor de langere termijn wordt gewerkt aan het krijgen van inzicht in de mogelijkheden van Automatische Voertuiggeleiding. Inmiddels is daarvoor een onderzoeksagenda opgesteld en zal in de komende jaren in een aantal gevallen ook sprake zijn van het doen van experimenten en beproevingen in de praktijk. Ook loopt een project ter stimulering van de inzet van de boordcomputer,

wat niet alleen vanuit logistiek oogpunt maar voordelen biedt, maar ook als «black box» ter bevordering van de verkeersveiligheid.

Ook zijn er een aantal kleinere projecten gestart, zoals deelneming in een 5e kaderprogramma van de EU naar de gevolgen van de EU-aanbeveling inzake veilige informatie- en communicatiesystemen in voertuigen.

#### **Decentralisatie verkeers- en vervoerbeleid** (budget f 9,5 mln)

In het convenant Verkeer en vervoer, Regionaal, Decentraal, Integraal (VERDI) zijn afspraken gemaakt over een herverdeling van taken, bevoegdheden (incl. middelen) en verantwoordelijkheden tussen de bestuurslagen. De kern daarvan is een samenhangende planning en uitvoering van het verkeers- en vervoerbeleid door de verschillende overheden gezamenlijk – ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid – te bevorderen. Dit is neergeslagen in de Planwet verkeer en vervoer. Ter ondersteuning van de implementatie van het convenant zijn tevens afspraken gemaakt over de ondersteuning daarvan. Het gaat hierbij vooral om de overdracht van financiële middelen ten behoeve van personele- en bestuurslasten ter uitvoering van het protocol en sociaal statuut bij het convenant VERDI aan de Kaderwetgebieden zo lang deze bestaan. De middelen voor provincies en gemeenten zijn vanaf 1/1/98 overgeboekt naar het provincie- en gemeentefonds. Daarnaast wordt er subsidie verstrekt aan het Kennisplatform VERDI, dat zorg draagt voor de ontwikkeling en verspreiding van kennis m.b.t. VERDI. Het functioneren van dit Platform wordt in 2000/2001 geëvalueerd net als alle andere onderdelen van het convenant. Op basis van deze evaluatie wordt besloten of de bijdrage aan het Kennisplatform wordt voortgezet.

#### *b. de cijfers*

##### **Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>03.18</b>	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			31 313	36 859	37 312	37 312	37 312	
Amendementen/ N.v.W.			20 000					
1e suppl. wet 2000			39 887	- 10 113	- 10 000	- 10 000	- 10 000	
Nieuwe mutaties			645	387	252	490	506	
Stand ontwerp-begroting 2001	4 388	26 955	91 845	<b>27 133</b>	27 564	27 802	27 818	27 818
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	1 991	12 232	41 677	<b>12 312</b>	12 508	12 616	12 623	12 623

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.18	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		31 564	37 909	37 312	37 312	37 312	
Amendementen/ N.v.W.		20 000					
1e suppl. wet 2000		- 113	- 113				
Nieuwe mutaties		540	292	452	490	506	
Stand ontwerp-begroting 2001	28 871	51 991	<b>38 088</b>	37 764	37 802	37 818	37 818
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	13 101	23 592	<b>17 284</b>	17 137	17 154	17 161	17 161

*c. de toelichting bij de cijfers*

Uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. compensatie centrale problematiek		- 598	- 461	- 234	- 234	
2. Loonbijstelling 2000	335	338	338	338	338	
3. Prijsbijstelling 2000		347	375	386	402	
4. Project korte ritten van VROM	205	205	200			
Totaal	540	292	452	490	506	

ad 1. Deze mutatie betreft een interne verschuiving. De ruimte ontstaat door herprioritering, onder meer door stimulering van alternatieven voor autosolisme meer aan derden over te laten.

ad 2. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000.

ad 3. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

ad 4. Dit betreft het project «Korte ritten», waarvoor van VROM een bijdrage is ontvangen.  
Voor de verplichtingen geldt dat voor het project «Korte ritten» van VROM de verplichtingen worden aangegaan in de jaren 2000 en 2001 terwijl de kasuitgaven plaatsvinden in de jaren 2000, 2001 en 2002.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 12 en 12.12.

*e. kengetallen en eventuele overige gegevens*

Onderstaande tabel verstrekt informatie over de totale uitgaven van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

	1999	2000	2001
Programma-uitgaven	28,9	52,0	38,1
Apparaatsuitgaven (art. 03.01)	3,9	3,6	4,1
Totale uitgaven	32,8	55,6	42,2
Aantal fte's	28	24	26

De volgende tabel geeft een raming van het aantal autodaters, carpoolers en vans. Hieruit blijkt dat op dit terrein een aanzienlijke stijging wordt verwacht. De aanzienlijke stijging wordt veroorzaakt door de toenemende fileproblematiek, een groeiende behoefte aan alternatieven en de facilitaire rol van de overheid om alternatieven te bevorderen.

	1999	2000	2001
Aantal autodaters	45 000	55 000	65 000
Aantal carpoolers	750 000	750 000	750 000
Aantal vans	100	150	200

### **03.19. Bijdragen aan de Nederlandse Spoorwegen**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

De verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen heeft zijn neerslag gekregen in een aantal overeenkomsten, waarin de bijdrage van de rijksoverheid is bepaald ten behoeve van het capaciteitsmanagement en het overgangscontract reizigersvervoer. Deze bijdrage wordt op dit artikel verantwoord.

Tevens worden op dit artikel vanaf 1999 uitgaven verantwoord voor urgente sanering van ernstige bodemverontreiniging in NS-percelen. Daarvoor kwamen deze uitgaven ten laste van het Infrastructuurfonds (art. 04.02).

In het kader van de verzelfstandiging van de NS is een convenant tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Nederlandse Spoorwegen en het Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer opgesteld (Kamerstukken 1995–1996, 24 774, nr.1). Dit convenant maakt het mogelijk te komen tot een landelijke aanpak van bodemverontreiniging in NS-percelen. Ter uitvoering van dit convenant is in 1996 de Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen opgericht. Gedurende de looptijd van het convenant wordt het budget van de Stichting jaarlijks bijeen gebracht door middel van vaste dotaties door NS Vastgoed B.V., het ministerie van VROM en het ministerie van VenW volgens een in het convenant overeengekomen schema. De Stichting Bodemsanering NS

is verantwoordelijk voor de feitelijke sanering en beheert de middelen middels fondsvorming, waaruit vervolgens de uitgaven worden gedaan. Iedere vijf jaar zal er een evaluatie plaatsvinden om vast te stellen of het doel van het convenant in de betreffende periode in voldoende mate is gehaald. De eerste evaluatie zal in 2000 zijn afgerond. De vergadering van de convenantspartijen is verantwoordelijk voor de uitvoering van de evaluatie.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.19	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			155 651	153 597	151 290	151 290	151 290	
1e suppl. Wet 2000			100 400					
Nieuwe mutaties			4 284	11 137	11 072	11 072	11 072	
Stand ontwerp-begroting 2001	61 800	231 960	260 335	<b>164 734</b>	162 362	162 362	162 362	162 362
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	28 044	105 259	118 135	<b>74 753</b>	73 677	73 677	73 677	73 677

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.19		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			155 651	153 597	151 290	151 290	151 290	
1e suppl. Wet 2000			20 400	20 000	20 000	20 000	20 000	
Nieuwe mutaties			4 284	11 137	11 072	11 072	11 072	
Stand ontwerp-begroting 2001		273 760	180 335	<b>184 734</b>	182 362	182 362	182 362	182 362
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		124 227	81 832	<b>83 829</b>	82 752	82 752	82 752	82 752

*c. de toelichting bij de cijfers*

Verplichtingen/uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. uit IF art.01.02.04		6 000	6 000	6 000	6 000	
2. Loonbijstelling 2000	4 284	4 205	4 166	4 166	4 166	
3. Prijsbijstelling 2000		932	906	906	906	
Totaal	4 284	11 137	11 072	11 072	11 072	

ad 1. Als gevolg van toegestane extra treinbewegingen zullen de exploitatietekorten toenemen. De vastgestelde gebruikersvergoeding biedt geen ruimte voor de dekking hiervan. Compensatie wordt geboden uit art. IF U 01.02.04.

ad 2. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000.

ad 3. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

### **03.19.01 Capaciteitsmanagement**

Het capaciteitsmanagement wordt behartigd door de taakorganisaties NS-Railned BV en NS-Verkeersleiding BV en heeft betrekking op de wijze waarop de aanwezige railcapaciteit aan de gebruikers wordt toebedeeld. De volgende taken kunnen daarbij worden onderscheiden:

- ontwikkeling en innovatie
- capaciteitsplanning
- capaciteitstoedeling
- capaciteitsbeheer en -bijsturing
- veiligheidsmanagement

Per 1 januari 2001 zijn zowel Railned als Verkeersleiding uit het NS-concern losgemaakt en overgekomen naar de Overheid. Dit gebeurt via een overdracht van de aandelen van de NS naar de Staat.

### **03.19.02 Overgangscontract reizigersvervoer**

Met een laatste betaling in 1999 zijn de financiële gevolgen van het op 29 juni 1995 gesloten «Openbare-dienstcontract overgangperiode reizigersvervoer NS», alsmede de aanvullende overeenkomst van 20 december 1995 geëffectueerd.

### **03.19.03 Bodemsanering**

Omdat er binnen de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds geen titel aanwezig is om de betalingen aan de NS voor bodemsanering ten laste van het Infrastructuurfonds te verantwoorden, zijn de betalingen vanaf 1999 ten laste van dit artikel gekomen (zie najaarsnota 1999).

De jaarlijkse betaling van een vaste bijdrage voor de bodemsanering voor de NS-percelen zal plaats hebben aan de Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen. De dotatie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voor 2001 bedraagt f 20 mln.

De stichting besteedt de middelen aan de sanering van de bodem van NS-percelen.

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
03.19.01 Capaciteitsmanagement	169 860	160 335	164 734	169 860	160 335	164 734	31	12.2
03.19.02 Overgangscontract reizigersvervoer	12 100			73 900			31	12.2
03.19.03 Bodemsanering	50 000	100 000		30 000	20 000	20 000	62C	07.35
Totaal	231 960	260 335	164 734	273 760	180 335	184 734		

*e. kengetallen en eventuele overige gegevens*

Onderstaande tabel verstrekt informatie over de totale uitgaven van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1999	2000	2001
Programma-uitgaven	273,8	180,3	184,7
Apparaatsuitgaven – 03.01	0,6	0,6	0,6
Totale uitgaven	274,4	180,9	185,3
Aantal fte's	3,6	3,6	3,6

**03.31. Taakstelling verkeersveiligheid**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden de uitgaven in het kader van de ontwikkeling en de ondersteuning van de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid verantwoord. Het gaat hierbij om uitgaven in het kader van de uitvoering van het geactualiseerde Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid (Kamerstukken II, 1997/98, 26 115, nr.1), onderzoek, landelijke voorlichtingscampagnes en ondersteuning van lagere overheden bij de uitvoering van het beleid.

Het programma is gericht op invoering van het concept Duurzaam Veilig. Hierbij ligt sterker de nadruk op de landelijke en regionale uitvoering van het beleid dan op het ontwikkelen van nieuwe beleidsmaatregelen. Voorzover nieuwe maatregelen worden ontwikkeld zijn dit met name activiteiten op het gebied van instrumentarium en draagvlak (bestuurlijke handhaving, financiering, risico-benadering en samenwerkingsvormen met andere organisaties). Het nieuwe beleid wordt vormgegeven in het NVVP en de tweede fase Duurzaam Veilig.

De taakstelling voor het jaar 2010 met betrekking tot verkeersveiligheid is vastgesteld op 50% minder doden en 40% minder gewonden dan in 1986.



*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>03.31</b>	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			12 990	12 854	12 721	12 721	12 721	
1e suppl. wet 2000			- 3 756	- 3 570	- 3 402	- 3 129	- 3 129	
Nieuwe mutaties				154	168	173	180	
Stand ontwerp-begroting 2001	3 022	14 420	9 234	<b>9 438</b>	9 487	9 765	9 772	9 772
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	1 371	6 544	4 190	<b>4 283</b>	4 305	4 431	4 434	4 434

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>03.31</b>		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			12 990	12 854	12 721	12 721	12 721	
1e suppl. wet 2000			- 3 756	- 3 570	- 3 402	- 3 129	- 3 129	
Nieuwe mutaties				154	168	173	180	
Stand ontwerp-begroting 2001		13 014	9 234	<b>9 438</b>	9 487	9 765	9 772	9 772
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		5 905	4 190	<b>4 283</b>	4 305	4 431	4 434	4 434

*c. de toelichting bij de cijfers*

Verplichtingen/uitgaven	2001	2002	2003	2004
1. Prijsbijstelling 2000	154	168	173	180
Totaal	154	168	173	180

ad 1. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 12 en 12.14.

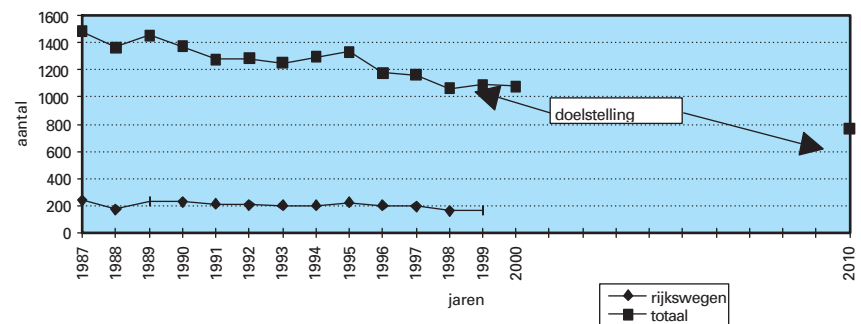
e. de kengetallen

Onderstaande tabel verstrekt informatie over de totale uitgaven van Verkeer & Waterstaat ten behoeve van activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen guldens.

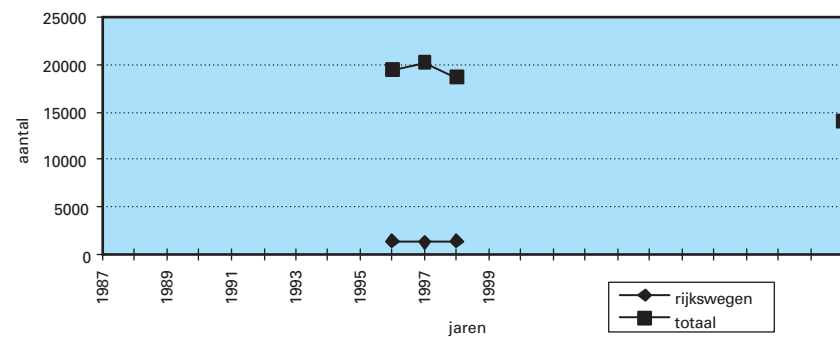
	1999	2000	2001
Programma-uitgaven	13,0	9,2	9,4
Apparaatsuitgaven (art. 03.01)	9,9	3,7	3,7
Totale uitgaven	22,9	12,9	13,1
Aantal fte's	61	22	22

Onderstaand is de ontwikkeling weergegeven van het aantal doden en ziekenhuisgewonden in het wegverkeer.

**Aantal verkeersdoden**



**Aantal ziekenhuisgewonden**



De daling van het aantal verkeersdoden in 1998 is in 1999 niet doorgezet. Er is zelfs sprake van een lichte stijging. Alhoewel de doelstelling voor het jaar 2000 reeds in 1998 is gehaald is deze stijging van het aantal verkeersdoden een zorgwekkende ontwikkeling, die nauwlettend gevolgd zal worden.

De doelstelling voor het jaar 2010 met betrekking tot verkeersveiligheid op de weg wordt in het NVVP vastgesteld op maximaal 750 doden en 14 000

ziekenhuisgewonden. Onder verkeersdoden wordt verstaan: het aantal verkeersdoden geregistreerd door de politie. Onder ziekenhuisgewonden wordt verstaan: het aantal door de politie geregistreerde ziekenhuisgewonden gecorrigeerd voor de registratiegraad. De registratiegraad wordt (middels onderzoek) bepaald door het aantal door de politie geregistreerde verkeersgewonden te vergelijken met het aantal door ziekenhuizen geregistreerde verkeersgewonden. In de grafiek zijn de gecorrigeerde cijfers voor verkeersgewonden vanaf 1996 opgenomen. In 1998 was het aantal gewonden gecorrigeerd voor de registratiegraad (63%) ca. 18 600. Tevens zal 1998 als nieuw basisjaar worden gebruikt.

### **03.32. Stimulering van en bijdragen aan derden**

#### *a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden de doeluitkering aan de provincies, de subsidies aan de particuliere organisaties en de uitkering aan het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen verantwoord.

#### Doeluitkering provincies

De doeluitkering provincies is ingesteld bij de inwerkingtreding van het convenant Decentralisatieakkoord Verkeersveiligheid en het Besluit Gelden Regionaal Verkeersveiligheidsbeleid (Staatsblad 1994, 788). Het decentralisatieakkoord IPO-VNG-VenW legt de coördinatie van het regionale verkeersveiligheidsbeleid bij de provincies. Hiertoe hebben alle provincies regionale organen verkeersveiligheid ingesteld, die jaarlijks een werkplan uitbrengen. Nauw hiermee verbonden zijn plannen van regiopolitie, gemeenten en particuliere organisaties. De bijdrage aan de provincies wordt verstrekt op basis van een door het Interprovinciaal Overleg (IPO) voorgestelde verdeling. De provincies worden door de minister als resultaatverantwoordelijke voor het verkeersveiligheidsbeleid aangesproken op de met de uitvoering van het beleid behaalde resultaten. Inmiddels is in het kader van een gecombineerde evaluatie van drie convenanten (Decentralisatie-akkoord, VERDI en het Startprogramma Duurzaam Veilig) begonnen met de eindevaluatie van het decentralisatieakkoord. Naar verwachting is die evaluatie medio 2001 afgerond. Vervolgens zal moeten worden bezien op welke wijze een vervolg gegeven moet worden aan de afspraken uit dit akkoord, en de uitvoerende afspraken die gemaakt zijn naar aanleiding van de tussenevaluatie in 1997. Het decentralisatie-akkoord en het Besluit Gelden Regionaal Verkeersveiligheidsbeleid op basis waarvan de doeluitkering aan de provincies wordt verstrekt hebben een looptijd tot 1 januari 2001. Om de continuïteit in het beleid niet in gevaar te brengen en de resultaten van de evaluatie op een goede wijze te kunnen verwerken, is overeengekomen beide te verlengen tot uiterlijk 2005.

#### Particuliere organisaties

Subsidiëring van de particuliere organisaties, die op het gebied van verkeersveiligheid actief zijn, vindt plaats na goedkeuring van de jaarlijkse werkplannen door Verkeer en Waterstaat. Het gaat hierbij om Veilig Verkeer Nederland, Stichting Kinderen Voorrang, Voetgangersvereniging, Fietzersbond ENFB, Stichting Verkeersbrigadiers en Landelijk Organisatie Slachtofferhulp.

Op 1 april 2000 is de fusie tussen de drie particuliere organisaties, Veilig Verkeer Nederland, Stichting Kinderen Voorrang en de Voetgangersvereniging, formeel een feit geworden. Verkeer en Waterstaat gaat uitsluitend

de drie kerntaken van de nieuwe organisatie bekostigen en zal dit doen op basis van werkelijk geleverde prestaties (outputfinanciering).

#### CBR

Op dit artikelonderdeel wordt de uitkering verantwoord aan het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen in het kader van de uitvoering van vorderingen. Grondslagen hiervoor zijn in de Wegenverkeerswet 1994 (taken CBR) en de overeenkomst tussen Verkeer en Waterstaat en het CBR van november 1996 (financiële verhouding).

Op grond van de artikelen 130 tot en met 134 van de Wegenverkeerswet 1994 is het mogelijk om in bepaalde in de vorderingsprocedure omschreven gevallen een medisch onderzoek naar de rijgeschiktheid van automobilisten op te leggen en in het geval van alcoholgebruik in het verkeer een Educatieve maatregel Alcohol en verkeer (EMA). Deze laatste maatregel betreft een verplicht te volgen cursus over de gevolgen van alcoholgebruik in het verkeer.

#### *b. de cijfers*

##### **Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>03.32</b>	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			23 330	138 412	22 945	22 945	22 945	
1e suppl. wet 2000			- 330	- 330	- 330	- 330	- 330	
Nieuwe mutaties				- 114 956	599	616	642	
Stand ontwerp-begroting 2001	43 758	88 736	23 000	<b>23 126</b>	23 214	23 231	23 257	39 757
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	19 857	40 267	10 437	<b>10 494</b>	10 534	10 542	10 554	18 041

##### **Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>03.32</b>		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			39 830	39 558	39 445	39 445	39 445	
1e suppl. wet 2000			- 330	- 330	- 330	- 330	- 330	
Nieuwe mutaties				544	599	616	642	
Stand ontwerp-begroting 2001		37 877	39 500	<b>39 772</b>	39 714	39 731	39 757	39 757
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		17 188	17 924	<b>18 048</b>	18 021	18 029	18 041	18 041

*c. de toelichting bij de cijfers*

Verplichtingen/uitgaven	2001	2002	2003	2004
1. Prijsbijstelling 2000	544	599	616	642
Totaal	544	599	616	642

ad 1. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

De verplichtingen 2001 zijn gemuteerd op basis van een bijgestelde raming en realisatie van verplichtingen ten opzichte van de vorige begroting.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 43C en 12.14.

*e. kengetallen en eventuele overige gegevens*

Onderstaande tabel verstrekt informatie over de totale uitgaven van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen guldens.

	1999	2000	2001
Programma-uitgaven	37,9	39,5	39,8
Apparaatsuitgaven (art. 03.01)	0,3	0,2	0,2
Totale uitgaven	38,2	39,7	40,0
Aantal fte's	2	1	1

In onderstaande tabellen wordt een overzicht gegeven van de ontwikkeling van het aantal vorderingen. Daarbij is onderscheid gemaakt in het aantal medische onderzoeken en het aantal Educatieve Maatregelen Alcohol (EMA).

Vanaf de invoering van de vorderingsprocedure in 1996 is er een stijgende lijn te zien van de medische onderzoeken en na een explosieve groei in 1997 een lichte daling van het aantal educatieve maatregelen Alcohol en verkeer. Voor het jaar 2001 wordt echter zowel een stijging van het aantal EMA's als van het aantal medische onderzoeken verwacht. Dit als gevolg van een aantal wijzigingen in de regelgeving in 2000. Zo is de ondergrens waarbij een medisch onderzoek naar aanleiding van alcoholgebruik in het verkeer gevorderd kan worden omlaag gebracht. Dit betekent dat een groep mensen niet een EMA opgelegd krijgt maar eerst onderzocht wordt op de medische geschiktheid. Dit betekent enerzijds een verhoging van het aantal medische onderzoeken doch niet zonder meer eenzelfde verlaging van het aantal EMA's. Immers door de inwerkingtreding van artikel 131, vijfde lid van de WVV 1994 wordt het mogelijk om indien op basis van de uitkomsten van het onderzoek niet tot ongeldigverklaring van

het onderzoek wordt besloten alsnog een EMA opgelegd kan worden. Daarnaast krijgt de wijziging die het mogelijk maakt om een EMA op te leggen na een weigering van een bloedproef nu zijn beslag. Gezien het voorgaande worden in het jaar 2001 in totaal 14 500 vorderingen verwacht waarvan 10 000 EMA's en 4500 medische onderzoeken.

	1998	1999	2000	2001
EMA	8 690	8 100	11 000	10 000
Medisch onderzoek	3 735	4 100	3 650	4 500
Totaal aantal vorderingen	12 425	12 200	14 650	14 500
Kosten (in NLG 1000)	9 609	10 500	10 201	10 500

1998 en 1999 is realisatie, 2000 en 2001 prognose.

In onderstaande tabel is de verdeling naar bijdrage-ontvangende organisatie weergegeven. De bedragen zijn in duizenden gulden.

Organisatie	Bijdrage 2001
Provincies	16 500
VVN/VBV/KV	9 400
CBR	10 500
Stichting VUT-fonds	900
Overige organisaties	2 472

## 04 LUCHTVAARTAANGELEGENHEDEN

In het beleid aangaande de Nederlandse luchtvaart staat het realiseren van maatschappelijk verantwoorde bereikbaarheid en groei centraal. De komende jaren zal voldoende ruimte gegeven moeten worden aan een beheerste groei van de luchtvaart op basis van een voortdurende afweging tussen mobiliteitsbehoefte, veiligheid, economie en de aspecten die samenhangen met het milieu. Voor wat betreft het milieu dient gestreefd te worden naar een duurzame ontwikkeling van het luchttransportsysteem en het leveren van een optimale bijdrage aan de instandhouding van de leefomgeving. In de projecten ONL en SRKL wordt dit nader uitgewerkt.

### *Kaderscheppend*

De RLD schept kaders voor het beschikbaar zijn van een, op de vraag aangepast, doelmatig en doeltreffend logistiek luchtvaartnetwerk bestaande uit een optimaal benut luchtruim en luchthavens met een optimale aansluiting op de overige vervoersmodaliteiten. Zodoende wordt door de RLD de nadruk gelegd op een effectief werkend luchtvaartbestel. Dit moet voorzien in een goed functionerende luchtvaartmarkt waarbij verdiscontering van externe kosten in de prijzen en een heldere verantwoordelijkheidsverdeling tussen overheden en partijen nodig is, rekening houdend met markt- en (de)reguleringsaspecten.

### *Regulering*

Wat betreft de luchtvaartregelgeving zal het Project herziening luchtvaartwetgeving (harmonisatie van regelgeving, deregulering en aansluiting bij internationale regelgeving) tot een afronding komen. De regelgeving wordt in toenemende mate gebaseerd op EU- en JAA-regels (Joint Aviation Authorities). Daarbij nemen de dwarsverbanden met de mondiale afspraken in onder meer ICAO toe.

### *Toekomst*

Uitgangspunt voor de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland vormt de heldere scheiding van verantwoordelijkheden tussen de luchtvaartsector (luchthavenexploitant, luchtverkeersleiding, luchtvaartmaatschappijen) en de overheid. De overheid stelt de randvoorwaarden waarbinnen de luchtvaartsector zich kan ontwikkelen en handhaaft de naleving hiervan. De luchtvaartsector is er zelf verantwoordelijk voor dat zij binnen de grenzen blijft. Bij overschrijding grijpt de nieuw te vormen Handhavingsdienst Luchtvaart in. Daarmee komt een einde aan de onheldere verantwoordelijkheidsverdeling en de onduidelijkheid over de vraag wie waarop aanspreekbaar is.

## **Uitgaven**

### **04.01. Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst**

#### *a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel zijn alle verplichtingen en uitgaven geraamd voor het functioneren van het ambtelijk apparaat van het Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst (RLD). De raming bestaat onder meer uit de volgende componenten:

- loonkosten en overige tot het loon te rekenen kosten van het ambtelijk personeel (personeel vallend onder de begrotingssterkte);
- kosten van het overig personeel;

- kosten voor werving en selectie, vorming en opleiding en kinderopvang;
- materiële uitgaven;
- huisvesting.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>04.01</b>	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			58 563	56 758	53 316	52 244	52 244	
1e suppl. wet 2000			- 558	565	156	40	40	
Nieuwe mutaties			- 1 567	2 615	2 812	2 804	2 614	
Stand ontwerp-begroting 2001	2 270	71 004	56 438	<b>59 938</b>	56 284	55 088	54 898	54 898
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	1 030	32 220	25 610	<b>27 199</b>	25 541	24 998	24 912	24 912

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>04.01</b>		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			58 563	56 758	53 316	52 244	52 244	
1e suppl. wet 2000			510	565	156	40	40	
Nieuwe mutaties			1 514	2 908	2 824	2 804	2 614	
Stand ontwerp-begroting 2001		68 820	60 587	<b>60 231</b>	56 296	55 088	54 898	54 898
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		31 229	27 493	<b>27 332</b>	25 546	24 998	24 912	24 912



*c. de toelichting bij de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutatie (in NLG 1000)**

<b>Uitgaven</b>	2000	2001	2002	2003	2004
1 Overboeken vliegopleiding van 04.20.01		845	845	845	845
2 EASA campagne		100	200	200	
3 Vertalingen JAR		250	250	250	250
4 Loonbijstelling 2000	1 372	1 378	1 300	1 280	1 280
5 Prijsbijstelling 2000		223	229	229	239
6 Loonkosten Trainees Rijksoverheid	142	112			
<b>Totaal</b>	<b>1 514</b>	<b>2 908</b>	<b>2 824</b>	<b>2 804</b>	<b>2 614</b>

*Verplichtingen*

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties voor 2000 en verder worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van begroting 1999.

*Uitgaven*

- ad 1. Dit betreft een technische aanpassing. De budgetten voor vliegopleidingen worden overgeheveld van veiligheid en toezicht (04.20) naar het personele artikel, hetgeen het geheel overzichtelijker maakt. De overige uitgaven voor opleidingen staan eveneens op dit artikel.
- ad 2. Om de vestiging van de EASA in Nederland te verkrijgen zal campagne worden gevoerd. Deze mutatie betreft de campagnekosten die ten laste wordt gebracht van dekking elders op de begroting.
- ad 3. Deze mutatie betreft de uitgaven in verband met het uitbesteden van het vertaalwerk van de JAR.
- ad 4. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000.
- ad 5. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.
- ad 6. Dit betreft de loonkosten voor de trainees Rijksoverheid.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

**04.01.01 Actief regulier personeel**

Op dit onderdeel zijn de verplichtingen en uitgaven ten behoeve van het ambtelijk personeel van de Rijksluchtvaartdienst geraamd. Deze raming heeft plaatsgevonden met behulp van de rijksbreed voorgeschreven Systematiek Nieuwe Integrale Personeelsbegroting (SNIP).

**04.01.02 Overige personeelsuitgaven**

Op dit artikelonderdeel zijn uitgaven geraamd voor niet-regulier ambtelijk personeel, inhuur/uitzendkrachten, vorming en opleiding, werving en selectie, kinderopvang en overige personeelskosten.

### 04.01.03 Materieel

Op dit artikelonderdeel zijn gelden geraamd voor de materiële uitgaven van de Rijksluchtvaartdienst. Daaronder valt onder meer:

- bureaunkosten (zoals kantoorbenodigdheden, drukwerk, literatuur, reprotoeken, telecommunicatie en porti);
- reis- en verblijfkosten voor dienstreizen in/naar binnen- en buitenland;
- representatiekosten, voorlichtingsuitgaven en kosten voor vergaderingen, congressen, jubilea;
- aanschaf en reiniging/herstelling van dienstkleeding en uitrustingsstukken;
- externe dienstverlening (zoals catering, schoonmaak, advisering, werkzaamheden door bijvoorbeeld de landsadvocaat);
- aanschaf en onderhoud van meubilair, kantoormachines, reproductie-apparatuur, audio- en video-apparatuur, (specifieke) communicatie-apparatuur en automatiserings-apparatuur.

### 04.01.04 Huisvesting

De verplichtingen en uitgaven geraamd op dit artikelonderdeel betreffen de aan de Rijksgebouwendienst te betalen gebruiksvergoedingen en servicekosten in verband met de in gebruik zijnde kantoorgebouwen.

#### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
04.01.01 Actief Regulier Personeel	44 347	40 722	40 281	44 351	40 722	40 281	11	12.14
04.01.02 Overige personeels- uitgaven	6 212	2 452	3 674	6 057	3 131	3 674	12	12.14
04.01.03 Materieel	17 024	10 747	13 465	14 992	14 216	13 758	12	12.4
04.01.04 Huisvesting	3 421	2 517	2 518	3 420	2 518	2 518	12	12.4
Totaal	71 004	56 438	59 938	68 820	60 587	60 231		

#### e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

Hieronder volgt een overzicht van de gemiddelde bezetting (in fte's) en de kosten per fte.

#### Onderbouwing personele component RLD (ambtelijk personeel)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Gemiddelde gerealiseerde bezetting in fte	372,0					
Gemiddelde geraamde kosten per fte	119 223					
Gemiddelde geraamde bezetting in fte		358,6	354,8	334,4	329,4	328,4
Gemiddelde geraamde kosten per fte		113 558	113 531	113 227	113 182	113 526

**Kengetallen Luchtvaartinspectie (LI) huisvesting 2001 (in NLG 1000)**

Huisvestingskosten LI	2 518
Aantal fte's	189,5
Kosten per fte	13,3

**04.03. Onderhoud en exploitatie van een vliegtuig ten behoeve van regering en leden van het Koninklijk Huis***a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel zijn de uitgaven geraamd voor het onderhoud en de exploitatie van een vliegtuig voor de regering en de leden van het Koninklijk Huis. Hiertoe is een contract afgesloten tussen de Staat en Martinair.

*b. de cijfers***Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.03	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			5 341	5 292	5 242	5 242	5 242	
1e suppl. wet 2000			1 000					
Nieuwe mutaties			- 51	64	70	72	75	
Stand ontwerp-begroting 2001		5 642	6 290	<b>5 356</b>	5 312	5 314	5 317	5 317
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		2 560	2 854	<b>2 430</b>	2 410	2 411	2 413	2 413

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.03	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		5 341	5 292	5 242	5 242	5 242	
1e suppl. wet 2000		1 000					
Nieuwe mutaties			64	70	72	75	
Stand ontwerp-begroting 2001	5 591	6 341	<b>5 356</b>	5 312	5 314	5 317	5 317
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	2 537	2 877	<b>2 430</b>	2 410	2 411	2 413	2 413

*c. de toelichting bij de cijfers*

*Verplichtingen*

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutatie voor 2000 wordt veroorzaakt door een technische mutatie naar aanleiding van de realisatie van begroting 1999.

*Uitgaven*

De nieuwe mutatie betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 12 en 01.1

*e. de kengetallen en eventuele overige gegevens*

In onderstaande tabel zijn enkele doelmatigheidskengetallen opgenomen. Deze betreffen het aantal gerealiseerde c.q. geraamde vliegingen en het daarmee samenhangende uitgavenbedrag.

**Aantal gerealiseerde en geraamde vliegingen en uitgaven (in NLG 1000)**

	1999		2000		2001	
	aantal	uitgaven	aantal	uitgaven	aantal	uitgaven
Vliegingen	437	5 591	400	6 341	400	5 356

\* De stijging in de uitgaven in 2000 wordt veroorzaakt door een kostenstijging i.v.m. aanpassingen in het interieur van het vliegtuig, die mede om veiligheidsredenen, verricht moesten worden om meer personen te kunnen vervoeren.

**04.06. Opbrengst verkoop staatsdeelnemingen**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel zijn de gelden geraamd ten behoeve van de verkoop aandelen KLM en Schiphol.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.06	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000								
Nieuwe mutaties			13					
Stand ontwerp-begroting 2001		38 841	13					
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		17 625	6					

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.06	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000							
Nieuwe mutaties		13					
Stand ontwerp-begroting 2001	38 841	13					
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	17 625	6					

*c. de toelichting bij de cijfers*

Deze mutatie betreft de kosten i.v.m. de omwisseling van de aandelen KLM.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen***04.06.01 Kosten verkoop aandelen KLM**

Op dit artikel worden uitgaven geraamd samenhangend met de kosten van de verkoop van belangen in de NV KLM.

**04.06.02 Kosten verkoop aandelen Schiphol**

Op dit artikel worden uitgaven geraamd met betrekking tot de privatisering van Schiphol en daarmee samenhangend de kosten van de verkoop van belangen in de NV Luchthaven Schiphol.

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
04.06.01 Aandelen KLM	38 841	13		38 841	13		73 d	12.4
Totaal	38 841	13		38 841	13			

**04.10. Beheer en ontwikkeling luchthavens***a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

De geraamde uitgaven hebben voor een belangrijk deel betrekking op de ontwikkeling van (luchtzijdige) infrastructuur van regionale luchthavens, bijdragen in de exploitatie en afkoop van de regionale luchthavens, de aanwijzing van luchthavens en een herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaart (SBL). Daarnaast vallen ook de uitgaven samenhangend

met de programmadirectie Ontwikkeling Nationale Luchthaven (ONL), het vervolg op het project Toekomstige Nederlandse Luchthaven Infrastructuur (TNLI), onder dit artikel.

De directe formele en financiële betrokkenheid van het Rijk bij de (regionale) luchtvaarthavens Groningen Airport Eelde, Maastricht Aachen Airport, Twente, alsmede het luchtvaartterrein Texel dateert uit 1955 (Wet Oprichting Naamloze Vennootschappen van 21 december 1955, Staatsblad 622).

De hoofdlijnen van het beleid ten aanzien van de (functies van de) regionale luchthavens zijn neergelegd in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) (Kamerstukken 1985–1986, 15 880 nummer 28, vastgesteld september 1988). Het huidige SBL is, na herstel, geldig tot 31-12-2003. De procedure om te komen tot een nieuw SBL (Structuurschema Regionale en Kleine Luchtvaart SRKL) inclusief MER is gestart. In de beleidsnota regionale luchthavenstrategie (RELUS) is een herijking van de financieel-bestuurlijke verhoudingen van het Rijk met de regionale luchthavens beschreven (Kamerstukken II 1996/97, 25 330). De gedetailleerde uitwerking van de infrastructuur vindt plaats in de Aanwijzingen.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>04.10</b>	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			64 379	107 240	22005	42 983	64 083	
1e suppl. wet 2000			- 512					
Nieuwe mutaties			- 11 382	- 53 873	8 176	- 6 565	2 461	
Stand ontwerp-begroting 2001	7 562	44 135	52 485	<b>53 367</b>	30 181	36 418	66 544	66 544
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	3 431	20 028	23 817	<b>24 217</b>	13 696	16 526	30 196	30 196

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>04.10</b>		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			68 729	58 140	50 005	64 083	64 083	
Nieuwe mutaties			- 2 823	- 23 158	- 18 824	- 6 565	2 461	
Stand ontwerp-begroting 2001		34 561	65 906	<b>34 982</b>	31 181	57 518	66 544	66 544
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		15 683	29 907	<b>15 874</b>	14 149	26 101	30 196	30 196

*c. de toelichting bij de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutatie (in NLG 1000)**

<b>Uitgaven</b>	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1 Overboeken naar 04.11.02	- 3 000	- 27 000	- 27 000			
2 Diverse kasschuiven		600	6 500	- 6 933	2 567	
3 Bijdrage exploitatie regionale luchthavens		- 2 268	- 2 211	- 2 311	- 2 296	
4 ONL (VenW deel)		4 600	3 000	1 530	1 000	
5 Loonbijstelling 2000	177	168	168	168	168	
6 Prijsbijstelling 2000		742	719	981	1 022	
<b>Totaal</b>	<b>- 2 823</b>	<b>- 23 158</b>	<b>- 18 824</b>	<b>- 6 565</b>	<b>2 461</b>	

*Verplichtingen*

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties voor 2000 en verder worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van begroting 1999.

*Uitgaven*

- ad 1. Deze mutatie betreft een overboeking naar artikel 04.11.02 en is bestemd voor het isolatieprogramma voor de Noordzuidbaan in Maastricht. Conform de gemaakte afspraken worden de bedragen van de zogeheten IPNR gelden afgeboekt en op het isolatie artikel bijgeboekt (TK 1998-1999, 25 089, nr. 18).
- ad 2. Met de genoemde kasschuiven wordt bereikt dat het programma met betrekking tot de infrastructuur luchthavens in het gewenste tempo kan worden uitgevoerd.
- ad 3. Op basis van de afname van de verliezen van de regionale luchthavens kan de raming neerwaarts worden bijgesteld.
- ad 4. Het ONL programma zal ook in de komende jaren verder worden uitgewerkt. Net als voorgaande jaren is het uitgangspunt dat er sprake is van tripartiete financiering. Naast de VenW bijdrage is er sprake van financiering door het ministerie van VROM en EZ.
- ad 5. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000.
- ad 6. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

**04.10.01 Ontwikkeling infrastructuur luchthavens**

Op dit onderdeel zijn de uitgaven geraamd voor een verantwoorde ruimtelijke en milieuhygiënische inpassing van de luchthaveninfrastructuur. De beleidsuitgangspunten en voorwaarden waarop de bijdragen in de onderstaande investeringsprojecten zijn gebaseerd, zijn in de nota RELUS verwoord. Luchthavens die een functie hebben waarbij het Rijk betrokken is, komen in bepaalde gevallen in aanmerking voor een bijdrage van het Rijk. De aanwijzingsprocedure voor de baanverlenging op Groningen Airport Eelde zal volgens de huidige planning eind 2001

onherroepelijk worden.

**Schematisch overzicht uitgaven Ontwikkeling infrastructuur luchthavens (NLG 1000)**

Investerings	2000	2001	2002	2003	2004	Totaal
Reservering MAA			8 000	20 000	43 400	71 400
Baanverlenging Eelde	500	900	600	10 300		12 300
Aanpassing inrichting (RELUS)					1 600	1 600
Passende regeling Maastricht	15 000	5 000				20 000
Afkopen	1 126	391	5 691	12 457	7 213	26 878
Lelystad	1 750					1 750
Totaal	18 376	6 291	14 291	42 757	52 213	133 928

**04.10.02 Bijdrage in de exploitatie luchthavens**

De raming op dit artikelonderdeel bestaat uit bijdragen in de jaarlijkse exploitatietekorten van de luchthavens Maastricht, Eelde, Twente en Texel (40%). Eveneens is op dit artikelonderdeel opgenomen een raming voor de afkoop van toekomstige exploitatiebijdragen voor de betreffende regionale luchthavens door de Staat, althans voor luchthavens met een nationaal belang.

**04.10.03 Kosten aanwijzing luchthavens**

Op dit artikelonderdeel zijn verplichtingen en uitgaven voor het tot stand brengen van de aanwijzingen van luchthavens alsmede de daaruit voortvloeiende kosten begroot. In de aanwijzing-voorbereidende fase betreft het met name milieu-effectrapportages, hoorzittingen, bestuurlijk overleg, bezwarencommissies, ter inzage leggingen, kaart- en documentatiematerialen, geluids- en veiligheidsberekeningen, procedure kosten, juridisch advies en ondersteuning en externe adviezen. Verder zullen op dit artikelonderdeel worden begroot de kosten van het schadeloket voor Maastricht en het schadeschap voor Schiphol, S4S2 herziening geluidszone 4-banenstelsel en aanpassing aanwijzing, aanwijzing van geluidruimte en handhaving van aangewezen geluidruimte (betreft onder andere intensivering van geluidbewaking op Schiphol).

**04.10.06 Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL)**

In 1995 is een start gemaakt met de ontwikkeling van een integrale beleidsvisie op het Nederlandse luchthavensysteem. Hiermee wordt beleidsmatig richting gegeven aan de ontwikkeling van de commerciële luchtvaart in Nederland en de luchtvaart-infrastructuur. Dit zal uitmonden in een herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SRKL). VenW werkt op dit punt samen met de Ministeries van Economische Zaken en VROM.

**04.10.7 Ontwikkeling Nationale Luchthaven (ONL)**

Op 1 maart 1999 is de programmadirectie ONL, als opvolger van de interdepartementale projectdirectie TNLI, van start gegaan. ONL bestaat uit de projecten: het project Schiphol 2003 en het project Lange termijn. Het project Schiphol 2003 is ingesteld om een optimale benutting van het vijfbanenstelsel van Schiphol mogelijk te maken, met inachtnaam van de



nieuwe normering en nieuwe verantwoordelijkheidsverdeling. Binnen dit project wordt eveneens gewerkt aan het ontwikkelen van een nieuw stelsel van milieu- en veiligheidsnormen, een herziening van de PKB Schiphol en omgeving, een Luchthavenverkeersbesluit, een Luchthavenindielingsbesluit en het creëren van nieuwe verhoudingen tussen de rijksoverheid en de luchthavensector. In de raming zijn opgenomen de kosten van de noodzakelijke onderzoeken, bestuurlijke procedures en bijbehorende onderzoeks- en rapportageverplichtingen. De kosten voor bouwtechnisch onderzoek voor de concrete aanleg worden gefinancierd door de private sector. In 1999 is het formele besluitvormingstraject gestart voor het project Lange termijn. In dit project worden – voor de periode na 2010 – de mogelijkheden verkend van een nationale luchthaven op de locatie Schiphol en op een eiland in de Noordzee (Flyland).

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
04.10.01 Infrastructuur Luchthavens	696	15 751	28 391		18 376	6 291	62D	12.4
04.10.02 Exploitatie Luchthavens	4 436	5 960	6 078	7 038	8 098	6 078	31	12.4
04.10.03 Aanwijzing Luchthavens	18 600	18 024	12 331	9 522	23 387	16 046	03	12.4
04.10.06 SBL	17 291	1 829	1 967	18 001	2 012	1 967	12	12.4
04.10.07 ONL	3 112	10 921	4 600		14 033	4 600	12	12.4
<b>Totaal</b>	<b>44 135</b>	<b>52 485</b>	<b>53 367</b>	<b>34 561</b>	<b>65 906</b>	<b>34 982</b>		

*e. de kengetallen en eventuele overige gegevens*

De volume- en prestatiegegevens verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

in NLG mln	1999	2000	2001
programma-uitgaven	34,6	65,9	35,0
apparatuuruitgaven	3,7	5,7	5,7
<b>Totaal</b>	<b>38,3</b>	<b>71,6</b>	<b>40,7</b>
aantal fte's	50	50	47

*Overzicht activiteiten regionale luchthavens (Vlieg- en passagiersbewegingen in duizendtallen)*

In de onderstaande tabel zijn enkele doelmatigheidskengetallen opgenomen met betrekking tot de raming (minus de voorziening voor afkoop van exploitatiebijdragen) op het artikelonderdeel bijdrage exploitatie-luchthavens. Het gaat hierbij om kengetallen die betrekking hebben op de omzet en activiteiten van de regionale luchthavens.

Uit deze kengetallen blijkt het deel van de activiteiten die door de Staat worden gesubsidieerd door middel van de exploitatiebijdrage.

**Groningen Airport Eelde (NLG 1000)**

jaar	lasten	baten	saldo	bijdrage VenW	vliegtuig-bewegingen	passagiers-bewegingen	% bijdrage VenW-lasten
1998	8 344	6 018	- 2 326	930	89	95	11%
1999	8 088	5 789	- 2 298	919	82	110	11%
2000	8 693	5 725	- 2 968	1 187	88	95	14%
2001	9 632	6 341	- 3 291	1 316	88	95	14%

**NV Luchtvaartterrein Texel (NLG 1000)**

jaar	lasten	baten	saldo	bijdrage VenW	vliegtuig-bewegingen	passagiers-bewegingen	% bijdrage VenW-lasten
1998	348	466	118	0	25	-	0
1999	364	490	126	0	25	-	0
2000	427	448	21	0	25	-	0
2001	475	486	11	0	25	-	0

**NV Luchtvaartterrein Maastricht (NLG 1000)**

jaar	lasten	baten	saldo	bijdrage VenW	vliegtuig-bewegingen	passagiers-bewegingen	% bijdrage VenW-lasten
1998	21 229	16 884	- 4 345	1 738	78	240	8%
1999	21 574	19 106	- 2 468	1 264	75	410	6%
2000	22000	16 000	- 6 000	2 400	78	240	11%
2001	22000	16 000	- 6 000	2 400	78	240	11%

**Twente Airport (NLG 1000)**

jaar	lasten	baten	saldo	bijdrage VenW	vliegtuig-bewegingen	passagiers-bewegingen	% bijdrage VenW-lasten
1998	1 826	1 103	- 723	289	4	51	16%
1999	1 943	1 316	- 627	251	4	47	13%
2000	1 572	783	- 789	320	4	50	20%
2001	1 572	783	- 789	320	4	50	20%

**04.11. Zonering in het kader van de luchtvaartwet***a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel zijn uitgaven geraamd voor het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen in of het amoveren van woningen en woonboten rond de luchthaven Schiphol en de regionale luchthavens en alle daarmee samenhangende kosten. Geluidwerende voorzieningen worden aangebracht bij woningen en woonboten die daarvoor op grond van het Besluit geluidwerende voorzieningen in aanmerking komen. Het amoveren van woningen en woonboten vindt plaats met het oog op de externe veiligheid rond de luchthaven Schiphol. De uitgaven voor zonering van woningen en woonboten worden gedekt uit heffingen die zijn geraamd op ontvangstenartikel 04.11 Zonering.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.11	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			131 539	138 497	107 351	132 471	90 514	
1e suppl. Wet 2000			31 806					
Nieuwe mutaties			- 105 586	- 19 093	- 24 922	- 34 013	- 5 832	
Stand ontwerp-begroting 2001	104 138	185 476	57 759	<b>119 404</b>	82 429	98 458	84 682	84 682
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	47 256	84 165	26 210	<b>54 183</b>	37 405	44 678	38 427	38 427

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.11		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			132 385	130 926	105 870	116 470	83 648	
1e suppl. Wet 2000			13 377	30 616				
Nieuwe mutaties			3 000	29 754	32 354	4 610	1 034	
Stand ontwerp-begroting 2001		48 302	148 762	<b>191 296</b>	138 224	121 080	84 682	84 682
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		21 918	67 505	<b>86 806</b>	62 723	54 944	38 427	38 427

*c. de toelichting bij de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutatie (in NLG 1000)**

Uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004
1 Technische mutatie		900	900	900	900
2 Kasschuif sanering Eelde		540			
3 Bijdrage VROM voor thermische isolatie		2 400	2 400		
4 Isolatie Maastricht van 04.10.01 (overboeking)	3 000	27 000	27 000		
5 Vertraging Ruimtelijke maatregelen		- 1 003	2 000	3 655	
6 Isolatie Maastricht		- 148			
7 Prijscompensatie		65	54	55	134
Totaal	3 000	29 754	32 354	4 610	1 034

### *Verplichtingen*

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties voor 2000 en verder worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van begroting 1999. In 1999 zijn namelijk veel aanbestedingen gedaan voor de uitvoering van het isolatieprogramma.

### *Uitgaven*

- ad 1. Dit betreft een technische mutatie. De hogere uitgaven worden gedekt door hogere ontvangsten (zie O 04.11).
- ad 2. De sanering van Eelde schuift één jaar door.
- ad 3. Het ministerie van VROM geeft een bijdrage voor de uitgaven met betrekking tot thermische isolatie, hetgeen zal worden gecombineerd met geluidsisolatie.
- ad 4. Deze mutatie betreft een overboeking van artikel 04.10.01 en heeft te maken met het isolatieprogramma voor de Noordzuidbaan in Maastricht. Conform de gemaakte afspraken worden de bedragen van de zogeheten IPNR gelden afgeboekt en op het isolatie artikel bijgeboekt. (zie ook brief aan Tweede Kamer d.d. 7 januari 1999, kenmerk DGRLD/VI/L98350382)
- ad 5. Deze mutatie wordt veroorzaakt doordat een nieuw normenstelsel (in het kader van ONL) wordt ontwikkeld, waardoor de amovering van woningen is vertraagd.
- ad 6. Dit betreft een technische mutatie m.b.t. isolatie Maastricht die nog op dit artikel stond.
- ad 7. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

### *d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

#### **04.11.01 Isolatiekosten Schiphol fase 1**

Op dit onderdeel zijn middelen geraamd voor de uitgaven van aan te brengen geluidwerende voorzieningen, objectgebonden advieskosten, controlemetingen, projectmanagement (projectgebonden advieskosten, externe controle), amovering, klachtafhandeling en voorlichting (inclusief bewonersbegeleiding en informatiecentra) in het kader van de eerste fase geluidsisolatie Schiphol. Het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen in het kader van dit deel van het isolatieproject Schiphol betreft nog een gering aantal panden waarover rechtszaken gaande zijn. Vanaf 1996 wordt de voorfinanciering aan de Stichting Geluidsisolatie Schiphol (SGIS) terugbetaald.

#### **04.11.02 Isolatiekosten regionale luchthavens**

Op dit artikelonderdeel zijn de uitgaven voor isolatie bij de regionale luchthavens Eelde, Rotterdam en Maastricht (Noord-Zuidbaan) begroot. De sanering van Eelde zal in 2001 plaatsvinden. Daarnaast geeft het ministerie van VROM een bijdrage voor de uitgaven met betrekking tot thermische isolatie.

### 04.11.03 Isolatiekosten luchthaven Maastricht

Op dit onderdeel zijn de uitgaven geraamd voor de isolatie van woningen rond Maastricht. In verband met het niet doorgaan van de Oost-Westbaan komt dit artikelonderdeel te vervallen. De middelen voor de Noord-Zuidbaan staan op artikel 04.11.02.

### 04.11.04 Ruimtelijke maatregelen

In de periode tot het jaar 2015 worden in verband met externe veiligheid woningen en woonboten rond Schiphol aan de woonbestemming onttrokken. De hiermee gepaard gaande uitgaven worden op dit artikelonderdeel geraamd.

### 04.11.05 Isolatiekosten Schiphol fase 2

De totale kosten voor de tweede fase geluidsisolatie Schiphol zijn geraamd op f 516 miljoen. Deze tweede fase is gepland in de periode 1996 t/m 2003. Een verhoging van de bestaande geluidheffing (geraamd op ontvangstenartikel 04.11) in combinatie met voorfinanciering door VenW zal zorgen voor de financiering van de tweede fase. De voorfinanciering van VenW zal worden terugbetaald via de genoemde geluidheffing. De uitvoering van deze plannen is door middel van een overeenkomst aan RWS-NH gedelegeerd. De projectorganisatie zal zorgdragen voor isolatie van woningen en woonboten (aanbrengen van geluidwerende voorzieningen, objectgebonden advieskosten, controlemetingen, projectmanagement (projectgebonden advieskosten en externe controle), amovering en voorlichting (inclusief bewonersbegeleiding en informatiecentra).

#### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
04.11.01 Isolatie Schiphol fase 1	457	4 202	12 500	431	10 500	12 500	52	12.4
04.11.02 Isolatie Regionale Luchthavens	180	3 810	30 435	50	3 940	30 435	52	12.4
04.11.03 Isolatie Luchthaven Maastricht		148			148		52	12.4
04.11.04 Ruimtelijke maatregelen	1 197	6 152	3 000	1 197	6 152	3 000	52	12.4
04.11.05 Isolatie Schiphol fase 2	183 642	43 447	73 469	46 624	128 022	145 361	52	12.4
Totaal	185 476	57 759	119 404	48 302	148 762	191 296		

#### e. de kengetallen en eventuele overige gegevens

De volgende inputkengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

in NLG mln	1999	2000	2001
programma-uitgaven	48,3	148,8	191,3
apparatuuruitgaven	0,7	0,5	0,5
Totaal	49,0	149,3	191,2
aantal fte's	5	4	4

#### Overzicht uitgaven (NLG 1000)

	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
klachtafhandeling GIS 1	0	431	600	600	600	600	600
terugbetaling SGIS fase 1	2 552	0	9 900	11 900	12 700	13 700	14 700
isolatie SPL fase 2	16 432	46 623	128 022	145 361	84 900	94 500	162
isolatie Eelde	2	0	10	540	0	0	0
isolatie Rotterdam	2	0	0	30	5 170	5 170	5 170
isolatie MAA NZ-baan	0	50	4 078	27 548	27 400	400	
ruimtelijke maatregelen	1 115	1 197	6 152	2 917	5 054	6 710	1 200
thermische isolatie gedekt door VROM	0	0	0	2 400	2 400	0	0
schaderegelingen							62 850
<b>Totaal</b>	<b>20 103</b>	<b>48 301</b>	<b>148 762</b>	<b>191 296</b>	<b>138 224</b>	<b>121 080</b>	<b>84 682</b>

In de navolgende tabel is aangegeven welke uitgaven zijn gerealiseerd c.q. geraamd voor de isolatie van woningen rond Schiphol (fase 1 en fase 2) alsmede de regio. Tevens is aangegeven om welke aantallen woningen en woonboten het gaat. Overigens kan door het beschikbare bedrag te delen op het aantal woningen/woonboten geen gemiddelde kostprijs worden berekend. De aantallen hebben namelijk betrekking op de in uitvoering genomen woningen/woonboten. De aantallen woningen/woonboten die in een bepaald jaar in uitvoering worden genomen kunnen in latere jaren tot kosten leiden. Bovendien verschillen de kosten per (soort) woning.

NLG 1000	1999	2000	2001	2002	2003	2004
			aantal	uitgaven	aantal	uitgaven
Schiphol fase 1*	431	10 500	nvt	12 500	nvt	13 300
Schiphol fase 2	46 623	128 022	3 000	145 361	3 000	84 900
Regio's**	50	4 088	450***	30 518	450***	34 970
<b>Totaal</b>	<b>47 104</b>	<b>142 610</b>		<b>188 379</b>		<b>133 170</b>
						<b>114 370</b>
						<b>20 632</b>

\* na 1997 uitsluitend nog AWB-panden en terugbetalingen geraamd

\*\* uitvoering beleid start in 1999, aantal woningen nog onbekend

\*\*\* betreft uitsluitend Maastricht

In de onderstaande tabel is het gerealiseerde c.q. begrote bedrag in de verschillende jaren aangegeven, tevens is het aantal aan te schaffen woningen/woonboten in deze jaren aangegeven. Dit aantal betreft het maximaal te verwerven aantal woningen/woonboten op basis van het

beschikbare begrotingsbedrag.

**Geamoveerde en te amoveren woningen/woonboten (in NLG 1000)**

	1999 aantal	1999 uitgaven	2000 aantal	2000 uitgaven	2001 aantal	2001 uitgaven
Ruimtelijke maatregelen	2	1 197	20	6 152	7	2 917

**04.12. Garanties voor de aflossing en rentebetalingen op aangegane geldleningen ten behoeve van de luchtvaart**

*b. de cijfers*

**Opbouw uitgaven en verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.12	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		mem	mem	mem	mem	mem	
Stand ontwerp-begroting 2001	mem	mem	mem	mem	mem	mem	mem
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	mem	mem	mem	mem	mem	mem	mem

**04.12.04 Garantie Duits Nederlandse Windtunnel f 34 mln**

Dit betreft de garantie van de rente en aflossing van een lening van f 34 mln ten behoeve van de bouw van een lage snelheidstunnel (DNW)

**Overzicht risico-ontwikkeling (NLG 1000) met betrekking tot garantieovereenkomst van het Rijk**

04.12.04 DNW	1999	2000	2001	2002	2003	2004
garantieplaf. per 1 januari	9 310	6 873	5 674	4 392	3 024	1 562
vervallen of te vervallen garanties	2 284	2 437	1 199	1 282	1 368	1 562
uitstaand risico per 31 december	6 873	5 674	4 392	3 024	1 562	0

Voor alle artikelonderdelen zijn de economische en functionele codes respectievelijk 72D en 12.4

**04.20. Veiligheid en toezicht op het gebied van de luchtvaart**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

De op dit artikel geraamde uitgaven zijn bestemd voor de uitvoering van toezichthoudende taken ten behoeve van handhaving van het veiligheidsniveau en de milieunormen zowel in de lucht als op luchthavens. De hiermee verband houdende ontvangsten zijn op ontvangstenartikel 04.20 geraamd.

Tevens zijn met ingang van 1997 gelden geraamd ten behoeve van de Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart, een beschrijving van de veiligheidssituatie en het veiligheidsbeleid op het gebied van de burgerluchtvaart. Er wordt gewerkt aan een vervolg op de Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart waarvan interne en externe veiligheid integraal deel uit zullen maken.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.20	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			10 073	7 942	7 406	7 406	7 406	
1e suppl. wet 2000			- 1 590	- 490	- 70	- 70	- 70	
Nieuwe mutaties			- 1 014	- 845	- 845	- 845	- 845	
Stand ontwerp-begroting 2001	1 982	13 995	7 469	<b>6 607</b>	6 491	6 491	6 491	6 491
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	899	6 187	3 389	<b>2 998</b>	2 945	2 945	2 945	2 945

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.20		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			10 073	7 942	7 406	7 406	7 406	
1e suppl. wet 2000			- 490	- 490	- 70	- 70	- 70	
Nieuwe mutaties				- 845	- 845	- 845	- 845	
Stand ontwerp-begroting 2001		13 504	9 583	<b>6 607</b>	6 491	6 491	6 491	6 491
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		6 127	4 349	<b>2 998</b>	2 945	2 945	2 945	2 945

*c. de toelichting bij de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutatie (in NLG 1000)**

Uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004
1. Overboeken vliegopleiding naar 04.01.02			- 845	- 845	845
Totaal			- 845	- 845	- 845



ad 1. Dit betreft de budgetten voor vliegopleidingen, die worden overgeheveld naar het personele artikel, waar ook de overige uitgaven voor opleidingen staan. (zie M 04.01)

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

#### **04.20.01 Luchtvaartinspectie**

De op dit artikelonderdeel geraamde uitgaven betreffen de operationele kosten voor het veiligheidstoezicht dat wordt uitgevoerd door de Luchtvaartinspectie. De kosten voor de vliegopleidingen en het op peil houden van de vliegvaardigheid van de betrokken medewerkers zijn overgeheveld naar artikel 04.01.02.

Daarnaast is er een groot aantal andere uitgavenposten zoals de aanschaf en het onderhoud van geluidmeetapparatuur, het uitvoeren van meetprogramma's rond de luchthavens, de inspectie van vliegroutes, medische keuringen en uitvoeren van certificatie van luchtvaarterreinen.

#### **04.20.02 Bijdragen en vergoedingen**

Op dit artikelonderdeel zijn uitgaven geraamd voor de bijdragen en vergoedingen voor de werkzaamheden verricht door examencommissies, milieucommissies, de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart en de Veiligheids Advies Commissie Schiphol.

#### **De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
04.20.01 Luchtvaartinspectie	9 482	1 897	3 008	8 922	3 893	2 990	12	12.4
04.20.02 Bijdragen en vergoedingen	4 513	5 572	3 599	4 581	5 690	3 617	12	12.4
Totaal	13 995	7 469	6 607	13 503	9 583	6 607		

*e. de kengetallen en eventuele overige gegevens*

In de onderstaande tabel zijn enkele ramingskengetallen opgenomen met betrekking tot de ramingen op het artikelonderdeel bijdragen en vergoedingen. Het gaat hierbij om kengetallen die inzicht geven in de opbouw van de raming op genoemd artikelonderdeel. De bedragen zijn in duizenden guldens.

**In NLG 1000**

	1999		2000		2001	
	aantal	uitgaven	aantal	uitgaven	aantal	uitgaven
Examen-commissies	2	1 766	2	1 712	2	1 712
Milieucmissies	15	1 744	15	1 455	15	1 455
KNVvL	1	905	1	2 374	1	301
Veiligheidsadviescommissie	1	116	1	149	1	149
Overige	0	50	0	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>19</b>	<b>4 581</b>	<b>19</b>	<b>5 690</b>	<b>19</b>	<b>3 617</b>

**04.21. Bijdrage aan de ZBO Luchtverkeersbeveiliging***a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden de verplichtingen en uitgaven geraamd voor het beleid ten aanzien van de Nederlandse verkeersleidingsdienstverlening. Beleidsdoelstelling is bevordering van een veilige en doelmatige afwikkeling van luchtverkeer. De voorzieningen op het gebied van de luchtverkeersbeveiliging worden afgemeten aan de verwachte omvang van het luchtverkeer (zogenaamde accommoderende benadering). De wettelijke grondslag vormen artikel 38 en 45 van de Wet Luchtverkeer (Staatsblad 1992, 368).

*b. de cijfers***Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>04.21</b>	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			4 547	5 060	5 073	5 073	5 073	
Nieuwe mutaties			70	112	127	128	129	
Stand ontwerp-begroting 2001	21 783	19 657	4 617	<b>5 172</b>	5 200	5 201	5 202	5 202
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	9 885	8 920	2 095	<b>2 347</b>	2 360	2 360	2 361	2 361

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.21	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		14 450	4 550	5 073	5 073	5 073	
Nieuwe mutaties		70	112	127	128	129	
Stand ontwerp-begroting 2001	31 537	14 520	<b>4 662</b>	5 200	5 201	5 202	5 202
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	14 311	6 589	<b>2 116</b>	2 360	2 360	2 361	2 361

*c. de toelichting bij de cijfers***Specificatie nieuwe mutatie (in NLG 1000)**

Uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004
1 Loonbijstelling	70	90	100	100	100
2 Prijsbijstelling		22	27	28	29
Totaal	70	112	127	128	129

ad 1. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000

ad 2. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen***04.21.04 Regionale velden**

Het beleid heeft bevordering van veilige en efficiënte afwikkeling van het luchtverkeer tot doel. De voorziene omvang van het luchtverkeer is daarbij als uitgangspunt genomen. De voorzieningen op het gebied van de luchtverkeersbeveiliging worden hieraan zo goed mogelijk aangepast. De tarieven van de ZBO LVNL zijn voor Schiphol kostendekkend vastgesteld. De tariefstelling op de regionale velden kent eenzelfde systematiek als Schiphol en kan dan ook, gelet op de andere samenstelling van het verkeer in de regio, niet kostendekkend zijn. In verband met de vorig jaar gemaakte afspraken inzake de afbouw van de rijksbijdrage aan de LVNL, wordt op dit moment onderzocht met behulp van welke maatregelen tot kostenreductie kan worden gekomen.

**04.21.05 Vrijgestelde vluchten**

Krachtens aanhangsel III van de toepassingsvoorwaarden die gelden bij het vaststellen van de kostengrondslag van het en-route verkeer is een aantal categorieën vluchten vrijgesteld van betaling van de heffingen. Deze kosten komen ten laste van de Staat.

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
04.21.04 Regionale velden	14 981	4 617	1 515	27 518	10 963	1 005	31	12.4
04.21.05 Vrijgestelde vluchten	4 676		3 657	4 019	3 557	3 657	31	12.4
<b>Totaal</b>	<b>19 657</b>	<b>4 617</b>	<b>5 172</b>	<b>31 537</b>	<b>14 520</b>	<b>4 662</b>		

*e. de kengetallen en eventuele overige gegevens*

De volgende inputkengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dat houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend.

in NLG mln	1999	2000	2001
programma-uitgaven	31,5	14,5	4,6
apparatuuruitgaven	0,9	0,9	0,9
<b>Totaal</b>	<b>32,4</b>	<b>15,4</b>	<b>5,5</b>
aantal fte's	7	7	7

De onderstaande tabel geeft de doelmatigheidskengetallen weer met betrekking tot de ramingen op het artikelonderdeel Regionale velden. Het geeft de bijdrage per luchthaven weer.

**Artikel 4.21.04 Bijdrage luchtverkeersbeveiliging per luchthaven (in NLG mln)**

in NLG mln	1999	2000	2001
Rotterdam	8,8	3,4	0,3
Eelde	9,3	3,7	0,3
Maastricht	9,4	3,8	0,4
<b>Totaal</b>	<b>27,5</b>	<b>10,9</b>	<b>1,0</b>

**Luchtverkeersincidenten**

Het aantal luchtverkeersincidenten bedroeg in 1999 20 en in 2000 tot nu toe 16. Een luchtvaartincident is een voorval (geen ongeval) dat samenhangt met het functioneren van een luchtvaartuig en afbreuk doet of zou kunnen doen aan een veilige vluchtuitvoering.

**04.30. Bijdragen aan internationale organisaties**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel zijn geraamd de contributies aan diverse internationale organisaties zoals ICAO, ECAC, Eurocae en bijdragen aan IJsland en Denemarken. Het lidmaatschap van ICAO is geregeld bij de Conventie van

Chicago in 1944. De bijdragen aan IJsland en Denemarken zijn geregeld bij de Joint Financing Agreements van 25 september 1965.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.30	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			2 411	2 411	2 411	2 411	2 411	
Nieuwe mutaties				8	9	9	9	
Stand ontwerp-begroting 2001		2 172	2 411	<b>2 419</b>	2 420	2 420	2 420	2 420
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		986	1 094	<b>1 098</b>	1 098	1 098	1 098	1 098

*c. de toelichting bij de cijfers*

Deze nieuwe mutatie betreft de prijsbijstellingstranche 2000

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

**04.30.01 International Civil Aviation Organisation**

De ICAO is een VN-organisatie met als doelstelling realisering van mondiale afspraken met betrekking tot veiligheid en ordelijk en doelmatig verloop van de burgerluchtvaart. Bij ICAO zijn circa 180 landen aangesloten. Daarnaast stimuleert de organisatie de ontwikkeling en de planning van toekomstige luchtverkeersleidingssystemen en waarborgt zij de rechten van de aangesloten staten.

**04.30.02 Overige bijdragen**

Het betreft de volgende bijdragen.

- European Civil Aviation Conference (ECAC)  
De ECAC is een Europees samenwerkingsverband op economisch en technisch gebied dat – gericht op specifieke Europese omstandigheden en belangen – aanvullend is op ICAO.
- European Organization for Civil Aviation Electronics (Eurocae)  
Eurocae is een vereniging van Europese elektronica industrieën voor de burgerluchtvaart met als doel de bevordering van internationale normalisatie van de operationele/technische specificaties van vliegtuigapparatuur.
- Vergoeding aan IJsland en Denemarken  
Het betreft hier een vergoeding aan genoemde landen voor verleende diensten op het gebied van luchtverkeersbeveiliging, berichtgeving en meteorologie. De bijdragen in de Joint Financing Agreements IJsland en Denemarken zijn bijdragen in respectievelijk U.S. dollars en Deense

kronen op basis van de begrotingen van de betrokken stations. Het aandeel van Nederland is evenredig aan het aantal vluchten.

- Overige bijdragen  
Het betreft hier uitgaven uit hoofde van de contributie voor het lidmaatschap van Institut du Transport Aérien (ITA) voor publicaties en studies van vervoersontwikkelingen, de bijdrage van Nederland aan de European Air Law Association (EALA), het Institute of Air and Space Law (IASL) en Nederland Distributieland.

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
04.30.01 Bijdrage ICAO	1 615	1 753	1 753	1 615	1 753	1 753	43G	12.4
04.30.02 Overige bijdragen	557	658	666	557	658	666	43G	12.4
<b>Totaal</b>	<b>2 172</b>	<b>2 411</b>	<b>2 419</b>	<b>2 172</b>	<b>2 411</b>	<b>2 419</b>		

**04.31. Onderzoek en ontwikkeling**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel zijn geraamd de uitgaven voor exploitatie en investeringen bij de stichting Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR). Deze uitgaven hangen samen met de primaire verantwoordelijkheid van de Minister voor Verkeer en Waterstaat voor de technisch wetenschappelijke infrastructuur voor de lucht- en ruimtevaart in Nederland. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is penvoerend. De bijdragen van andere ministeries aan de exploitatiebegroting van het NLR zijn geraamd op ontvangsten artikel 04.31. Daarnaast zijn op dit artikel de uitgaven begroot voor onderzoeks- en adviesopdrachten aan het Nationaal lucht- en ruimtevaartgeneeskundig centrum (NLRGC). Eveneens zijn op dit artikel de uitgaven begroot voor beleidsondersteunende en projectgebonden onderzoeks- en adviesopdrachten aan onderzoekinstellingen, ingenieurs- en adviesbureaus, kennisinstututen en vergelijkbare instellingen.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.31	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			60 066	59 932	59 257	59 257	59 257	
1e suppl. wet 2000			3 426	120	120	120	120	
Nieuwe mutaties			- 1 989	445	1 196	1 337	1 536	
Stand ontwerp-begroting 2001	3 724	64 176	61 503	<b>60 497</b>	60 573	60 714	60 913	60 913
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	1 690	29 122	27 909	<b>27 452</b>	27 487	27 551	27 641	27 641

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.31		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			60 066	59 932	59 257	59 257	59 257	
1e suppl. wet 2000			1 370	- 630	120	120	120	
Nieuwe mutaties			1 205	1 195	1 196	1 337	1 536	
Stand ontwerp-begroting 2001		66 762	62 641	<b>60 497</b>	60 573	60 714	60 913	60 913
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		30 295	28 425	<b>27 452</b>	27 487	27 551	27 641	27 641

*c. de toelichting bij de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004
1 Aero onderzoek		- 303	- 316	- 185	
2 Loonbijstelling 2000	1 205	1 193	1 181	1 181	1 181
3 Prijsbijstelling 2000		305	331	341	355
Totaal	1 205	1 195	1 196	1 337	1 536

ad 1. Ten behoeve van Aero (onderzoek naar reductie luchtverontreiniging) is een model ontwikkeld. De komende jaren is voor de verdere uitbouw van het model een lager bedrag nodig dan voorzien.

ad 2. Dit betreft de loonbijstelling 2000

ad 3. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

#### **04.31.01 Luchtvaart technologisch onderzoek**

De Staat laat onderzoeksopdrachten uitvoeren om te voorzien in de kennisbehoefte noodzakelijk voor de voorbereiding, uitvoering en handhaving van het luchtvaartbeleid. Op dit artikel zijn met name de onderzoeksopdrachten geraamd die betrekking hebben op veiligheids- en milieuaspecten van vliegtuigontwikkeling en vliegtuiggebruik. Belangrijke opdrachtnemers zijn het NLR en het Aeromedisch Instituut, maar ook van andere Nederlandse en buitenlandse instituten wordt gebruik gemaakt. Een aantal onderzoeksprojecten wordt mede gefinancierd door de Federal Aviation Authority (FAA) onder het bestaande Memorandum of Co-operation, voorts is er afstemming en samenhang met de kaderprogramma's van de Europese Commissie, en met de onderzoekprogramma's van JAA lidstaten.

#### **04.31.02 Exploitatie NLR**

Op dit artikel is geraamd de Rijksbijdrage aan de exploitatie begroting van het NLR. Het bedrag is bestemd voor het uitvoeren van een overeengekomen achtergrond speurwerkprogramma alsmede voor eventuele verrekeringen met de Stichting Duits-Nederlandse Windtunnel (DNW).

#### **04.31.03 Investeringsprogramma NLR en Europese Transsone Windtunnel (ETW)**

Op dit artikel is geraamd de Rijksbijdrage aan het investeringsprogramma van het NLR gericht op het verbeteren en uitbreiden van de grote onderzoekfaciliteiten ten behoeve van wetenschappelijk onderzoek op lucht- en ruimtevaartgebied. Daarnaast is het Nederlands aandeel in de bouw van een Europese Transsone Windtunnel (ETW) in dit artikel onderdeel opgenomen.

#### **04.31.04 Onderzoek op het gebied van de luchtvaart**

Geraamd zijn uitgaven ten behoeve van dataverzameling en prognoses van zowel de vraag als de aanbodzijde in de luchtvaart. Het onderzoek omvat verkenningen naar kansen en risico's voor het Nederlandse luchtvaartproduct, met name voor Amsterdam Airport Schiphol, maar ook voor de regionale en kleine luchtvaart, in relatie tot structuurveranderingen in de verkeers- en vervoermarkt. Tevens wordt onderzoek gedaan naar het gebruik van luchtvaarterreinen uit het oogpunt van geluidhinder, externe veiligheid en luchtverontreiniging. Onder het artikel zijn ook geraamd de kosten van onderzoeksprojecten samenhangende met het programma ONL (Ontwikkeling Nationale Luchthaven) alsmede de kosten van onderzoeksprojecten voortvloeiende uit de Nota Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart (1996).



**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
04.31.01 Luchtvaart technologisch onderzoek	2 730	2 078	2 727	2 472	2 961	2 727	12	12.41
04.31.02 Exploitatie NLR	37 376	38 336	37 959	37 376	38 336	37 959	12	12.41
04.31.03 Investerings NLR/ETW	17 590	11 752	11 752	17 590	11 752	11 752	62 D	12.41
04.31.04 Onderzoek t.b.v. Luchtvaart	6 480	9 337	8 059	9 324	9 592	8 059	12	12.41
<b>Totaal</b>	<b>64 176</b>	<b>61 503</b>	<b>60 497</b>	<b>66 762</b>	<b>62 641</b>	<b>60 497</b>		

*e. de kengetallen en eventuele overige gegevens*

In onderstaande tabel zijn doelmatigheidskengetallen opgenomen die de verdeling van het onderzoeksbudget aangeven over de verschillende beleidsterreinen waarvoor het onderzoek wordt verricht.

**Onderzoeksuitgaven naar beleidsterrein (onderdeel 01 en 04) in NLG 1000**

	2001	2002	2003	2004	2005
Vervoer	435	450	450	450	450
Infrastructuur	4 723	4 723	4 723	4 723	4 723
Luchtvaartinspectie	5 628	6 069	6 210	6 409	6 409
<b>Totaal</b>	<b>10 786</b>	<b>11 242</b>	<b>11 383</b>	<b>11 582</b>	<b>11 582</b>

## 05 GOEDERENVERVOER

### Missie en kerntaken

Vanuit de kennis van en de verantwoordelijkheid voor het goederenvervoerbeleid heeft het Directoraat-Generaal Goederenvervoer (DGG) een belangrijk aandeel in de missie en de kerntaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW). Om dat aandeel nader vorm te geven heeft een vertaling van de missie en kerntaken van VenW plaatsgevonden naar een missie en kerntaken, die specifiek van toepassing zijn op het goederenvervoer.

Het goederenvervoer is een van de voorwaarden voor een verdere economische groei. De daarmee samenhangende toename in het goederenverkeer legt echter ook een groot beslag op schaarse milieu-capaciteit, ruimte en infrastructuur. Het is een grote uitdaging om te komen tot een goederenvervoersysteem dat bijdraagt aan het creëren van een «vervoer efficiënte economie». Hiermee wordt een vervoersysteem bedoeld dat zowel bijdraagt aan de ondersteuning van een voortgaande economische groei als aan de kwaliteit van de leefomgeving en tegelijkertijd veilig, efficiënt, schoon en rechtvaardig is.

Uitgangspunt en missie voor het goederenvervoerbeleid kunnen als volgt worden omschreven: *het bijdragen aan een veilig, concurrerend en kwalitatief hoogwaardig goederenvervoersysteem ten behoeve van de duurzame economische ontwikkeling van Nederland.*

Op het beleidsterrein goederenvervoer worden, mede gezien de in het Regeerakkoord 1998 aangegeven ambities, de volgende uitdagingen aangenomen:

1. het streven naar een ontkoppeling van economische groei en toenemende milieudruk ten gevolge van het goederenvervoer;
2. het vernieuwen van het mainportbeleid;
3. de integratie van goederenvervoeroverwegingen in het beleid van andere overheden, bedrijven en consumenten;
4. het minimaal op het huidige niveau handhaven van de veiligheid, ondanks de verkeerstoename;
5. de realisatie van een omslag van een oriëntatie op afzonderlijke modaliteiten naar een ketenbenadering;
6. de internationalisering van het beleid.

### 05.01. Personeel en materieel Directoraat-Generaal Goederenvervoer

#### *a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

In dit artikel zijn opgenomen alle verplichtingen en uitgaven die nodig zijn voor het functioneren van het ambtelijk apparaat van het Directoraat-Generaal Goederenvervoer (DGG).

Het artikel bevat ondermeer de volgende componenten:

- loonkosten en overige tot het loon te rekenen kosten van het ambtelijk personeel (personeel vallend binnen de begrotingssterkte);
- overige personele uitgaven
- materiële uitgaven.
- uitgaven ten behoeve van huisvesting.

Met betrekking tot de bij de onderdelen vermelde opbouw van de geraamde bedragen geldt het volgende. Tot de beleidskern behoren de beleidsdirecties «Algemeen Beleid», «Vervoersectoren» en «Transportveiligheid», alsmede de stafafdelingen. Tot de Beleidskern zijn ook gerekend de Projectdirectie Betuweroute en de Projectdirectie Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). De Rijksverkeersinspectie, de Scheepvaartinspectie en de Vaarwegmarkeringsdienst zijn de uitvoerende diensten van DGG.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.01	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			129 027	123 748	121 961	120 825	120 825	
1e suppl. wet 2000			2 855	2 683	2 569	1 923	1 882	
Nieuwe mutaties			1 983	4 319	4 117	4 086	4 100	
Stand ontwerp-begroting 2001	6 175	140 732	133 865	<b>130 750</b>	128 647	126 834	126 807	126 817
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	2 802	63 861	60 745	<b>59 332</b>	58 377	57 555	57 543	57 547

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.01		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			129 406	123 790	121 753	120 597	120 597	
1e suppl. wet 2000			2 855	2 683	2 569	1 923	1 882	
Nieuwe mutaties			3 908	4 567	4 358	4 325	4 338	
Stand ontwerp-begroting 2001		143 696	136 169	<b>131 040</b>	128 680	126 845	126 817	126 817
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		65 206	61 791	<b>59 463</b>	58 392	57 560	57 547	57 547

c. de toelichting bij de cijfers

**Specificatie nieuwe mutaties uitgaven (in NLG 1000)**

Uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004
1. Compensatie personeel SI		500	500	500	500
2. Prijsbijstelling		271	296	304	317
3. Loonbijstelling	3 695	3 628	3 562	3 521	3 521
4. Loonkosten Trainees Rijksoverheid	213	168			
<b>Totaal</b>	<b>3 908</b>	<b>4 567</b>	<b>4 358</b>	<b>4 325</b>	<b>4 338</b>

ad 1. Dit betreft hogere uitgaven voor werkzaamheden van de Scheepvaartinspectie.

ad 2. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

ad 3. Dit betreft de loonbijstelling 2000.

ad 4. Dit betreft de loonkosten voor de trainees Rijksoverheid.

d. De onderverdeling in artikelonderdelen

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
05.01.01 Actief regulier personeel	106 785	109 248	107 364	106 803	110 040	107 364	11	12.9
05.01.02 Overige personeels- uitgaven	9 963	4 652	3 386	12 142	5 317	3 396	12	12.9
05.01.03 Materieel	18 229	14 564	14 497	19 012	15 407	14 777	12	12.9
05.01.04 Huisvesting	5 755	5 401	5 503	5 739	5 405	5 503	12	12.0
<b>Totaal</b>	<b>140 732</b>	<b>133 865</b>	<b>130 750</b>	<b>143 696</b>	<b>136 169</b>	<b>131 040</b>		

e. de kengetallen

**Onderbouwing personele component DGG (ambtelijk personeel onderdeel 01)**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Gemiddelde gerealiseerde bezetting in fte's	1 089,1						
Gemiddelde gerealiseerde prijs per fte	98 065						
Gemiddelde geraamde begrotingssterkte in fte		1 050,5	1 024,3	1 004,8	995,8	995,8	995,8
Gemiddelde geraamde prijs per fte		104 750	104 817	104 578	104 140	104 140	104 140

Het totaal ten behoeve van DGG geraamde bedrag op artikelonderdeel 05.01.01 voor 2001 is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

Diensteenheid	Formatie in fte's	budget per fte	budget (in NLG mln)
Beleidskern	332,2	127 483	42,35
Vaarwegmarkeringsdienst	160,0	67 375	10,78
Scheepvaartinspectie	168,5	100 297	16,90
Rijksverkeersinspectie	363,6	102 668	37,33
<b>Totaal</b>	<b>1 024,3</b>	<b>104 817</b>	<b>107,36</b>

Het totaal ten behoeve van DGG op artikelonderdeel 05.01.02 geraamde bedrag voor 2001 is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

Uitgavencomponent	Beleidskern	Vaarwegmarkeringsdienst	Scheepvaartinspectie	Rijksverkeersinspectie	Totaal (in NLG mln)
Opleiding	1,061	0,200	0,250	0,659	2,170
Werving en Selectie	0,175	0,025	0,045	0,085	0,330
Overig	0,575	0,081	0,095	0,145	0,896
<b>Totaal</b>	<b>1,801</b>	<b>0,306</b>	<b>0,390</b>	<b>0,889</b>	<b>3,396</b>

Het totaal ten behoeve van DGG op artikelonderdeel 05.01.03 (materieel) geraamde bedrag voor 2001 is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

Diensteenheid	Budget (in NLG mln)
Beleidskern	4,2
Vaarwegmarkeringsdienst	1,5
Scheepvaartinspectie	3,5
Rijksverkeersinspectie	5,6
<b>Totaal</b>	<b>14,8</b>

Het totaal ten behoeve van DGG op artikelonderdeel 05.01.04 (huisvesting) geraamde bedrag voor 2001 is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

Diensteenheid	Budget (in NLG mln)
Beleidskern	0,2
Vaarwegmarkeringsdienst	0,5
Scheepvaartinspectie	1,8
Rijksverkeersinspectie	3,0
<b>Totaal</b>	<b>5,5</b>

#### Kengetallen huisvesting 2001 (in NLG 1000)

<i>RVI</i>	
Huisvestingskosten	3 000
Overige huisvestingskosten	1 224
Totaal	4 224
fte's	363,6
Kosten per fte	11,6
<i>SI</i>	
Huisvestingskosten	1 804
Overige huisvestingskosten	546
Totaal	2 350
fte's	168,5
Kosten per fte	13,9
<i>VMD</i>	
Huisvestingskosten	492
Overige huisvestingskosten	565
Totaal	1 057
fte's	160,0
Kosten per fte	6,61

#### 05.02. Informatievoorziening

##### *a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Dit artikel omvat de ramingen voor de uitgaven ter zake van kantoorautomatisering. Dit betreft de exploitatie-uitgaven voor de informatie-infrastructuur en uitgaven voor de aanschaf, vervanging en het onderhoud van apparatuur, (standaard-) programmatuur en (netwerk-) infrastructuur. Ten laste van dit artikel worden ook de uitgaven ten behoeve van de invoering van de Euro en de conversie naar de Begroting Nieuwe Stijl gebracht.

De informatiesysteem ontwikkelingsprojecten zijn in de betreffende programma-artikelen ondergebracht.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>05.02</b>	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			9 120	9 269	9 182	9 182	9 482	
1e suppl. wet 2000			947	1 074	673	- 557	- 557	
Nieuwe mutaties			- 804	- 185	376	429	135	
Stand ontwerp-begroting 2001	5 666	14 016	9 263	<b>10 158</b>	10 231	9 054	9 060	9 060
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	2 571	6 360	4 203	<b>4 609</b>	4 643	4 109	4 111	4 111

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>05.02</b>		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			9 660	9 569	9 482	9 482	9 482	
1e suppl. wet 2000			947	1 074	673	- 557	- 557	
Nieuwe mutaties				115	126	129	135	
Stand ontwerp-begroting 2001		17 575	10 607	<b>10 758</b>	10 281	9 054	9 060	9 060
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		7 976	4 813	<b>4 882</b>	4 665	4 109	4 111	4 111

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2000 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1999 en de prijscompensatie 2000.

De nieuwe mutatie in de uitgaven betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.9.

*e. de kengetallen*

De ramingskengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dit houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1999	2000	2001
programma-uitgaven instandhouding infrastructuur	17,6	10,6	10,8
apparaatsuitgaven – 05.01	1,6	2,1	2,3
<b>totale uitgaven</b>	<b>19,2</b>	<b>12,7</b>	<b>13,1</b>
aantal fte's	16	16	16

Het totaal ten behoeve van DGG op artikel 05.02 geraamde bedrag voor 2001 is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

Diensteenheid	budget (in NLG mln)
Beleidskern	5,6
Vaarwegmarkeringsdienst	0,5
Scheepvaartinspectie	1,0
Rijksverkeersinspectie	3,6
<b>Totaal</b>	<b>10,7</b>

### 05.03. Onderzoek en ontwikkeling

#### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De in dit artikel geraamde verplichtingen en uitgaven zijn bestemd voor strategisch, sectorondersteunend, beleidsvoorbereidend en evaluatief onderzoek van uiteenlopende aard ten behoeve van de verschillende dienstonderdelen van DGG.

Deze onderzoeken hebben zowel betrekking op de relatie van het goederenvervoer met maatschappelijke en economische processen als op het ontwikkelen van nieuwe beleidsinstrumenten. De onderzoeken zullen voor een groot deel gericht zijn op de ontwikkeling van nieuw beleid in het kader van het in ontwikkeling zijnde Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP). Belangrijke elementen daarin zijn ruimtelijk orderingsbeleid en corridors, kennismanagement, logistieke innovatie en het beïnvloeden van de vraag naar goederenvervoer.

Jaarlijks wordt in het kader van de beleidsontwikkeling een programma van de specifiek te ondernemen activiteiten en onderzoeken vastgesteld. Onderzoeken worden door middel van afzonderlijke opdrachten (contracten) uitgevoerd. Waar mogelijk en nuttig wordt hierbij gebruik gemaakt van de expertise van het Centraal Planbureau (CPB), de Adviesdienst Verkeer en vervoer (AVV) en kenniscentra als Connekt.



*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>05.03</b>	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			4 252	2 676	2 919	2 919	2 919	
1e suppl. wet 2000			2 509	- 8	- 108	- 108	- 108	
Nieuwe mutaties			96	36	38	40	41	
Stand ontwerp-begroting 2001	1 958	3 812	6 857	<b>2 704</b>	2 849	2 851	2 852	2 852
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	889	1 730	3 112	<b>1 227</b>	1 293	1 294	1 294	1 294

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>05.03</b>		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			4 892	2 994	2 919	2 919	2 919	
1e suppl. wet 2000			2 509	- 8	- 108	- 108	- 108	
Nieuwe mutaties				36	38	40	41	
Stand ontwerp-begroting 2001		4 492	7 401	<b>3 022</b>	2 849	2 851	2 852	2 852
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		2 038	3 358	<b>1 371</b>	1 293	1 294	1 294	1 294

*c. de toelichting bij de cijfers*

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutatie voor 2000 wordt veroorzaakt door een technische mutatie naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1999.

De nieuwe mutatie betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.9.

e. de kengetallen

	1999	2000	2001
programma-uitgaven	4,4	7,4	3,0
apparaatsuitgaven – 05.01	1,6	1,8	2,0
<b>totale uitgaven</b>	<b>6,0</b>	<b>9,2</b>	<b>5,0</b>
Aantal fte's	13,9	13,9	13,9

**05.04. Voorlichtingsuitgaven**

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De in dit artikel geraamde verplichtingen en uitgaven hebben voornamelijk betrekking op voorlichting als instrument van het milieubeleid. Het betreft het beleid dat is gericht op het terugdringen van illegale (olie)lozingen, waarbij regelgeving, opsporing en handhaving de overige beleidscomponenten zijn.

b. de cijfers

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.04	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			117	116	116	116	116	
1e suppl. wet 2000			- 65	- 65	- 65	- 65	- 65	
Nieuwe mutaties			- 21	1	1	1	1	
Stand ontwerp-begroting 2001	173	2	31	<b>52</b>	52	52	52	52
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	79	1	14	<b>24</b>	24	24	24	24

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.04	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		117	116	116	116	116	
1e suppl. wet 2000		- 65	- 65	- 65	- 65	- 65	
Nieuwe mutaties			1	1	1	1	
Stand ontwerp-begroting 2001	154	52	52	52	52	52	52
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	70	24	24	24	24	24	24

*c. de toelichting bij de cijfers*

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutatie vanaf 2000 wordt veroorzaakt door een technische mutatie naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1999.

De nieuwe mutatie betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.9.

**Mobiliteit****05.10. Verkeersregeling zeescheepvaart***a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

De in dit artikel opgenomen verplichtingen en uitgaven houden verband met de (milieu-) veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de zeescheepvaartwegen van en naar de Nederlandse zeehavens en op de Noordzee. Het aantal verkeersbewegingen van de zeescheepvaart van en naar de Nederlandse zeehavens bedraagt jaarlijks ruim 120 000.

Het beleid is er op gericht het bestaande niveau van veiligheid en vlotheid te consolideren. Dit betekent concreet dat aanvullende risico-reducerende maatregelen slechts dan zullen worden getroffen, voor zover zij tegen redelijke kosten een aantoonbare bijdrage leveren aan de vermindering van ongevallen met ernstige gevolgen voor mens en milieu.

Op het terrein van de investeringen in verkeersbegeleidende systemen wordt in 2001 gestart met de modernisering van het Haven Coördinatie Centrum (HCC) te Den Helder.

Voorts vinden er op dit artikel nog betalingen plaats in verband met het verzorgen van de Nationale Nautische Verkeersdienst Opleidingen (NNVO) en voor investeringsuitgaven verband houdende met de verantwoordelijkheid van DGG in de uitvoering van de door het Kustwachtcentrum gecoördineerde operationele Noordzeetaken.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.10	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			13 896	14 042	14 623	18 116	18 808	
1e suppl. wet 2000			- 5 762	- 2 338	400	400	400	
Nieuwe mutaties			- 1 560	- 327	- 1 485	- 1 893	86	
Stand ontwerp-begroting 2001	27 001	15 284	6 574	<b>11 377</b>	13 538	16 623	19 294	19 294
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	12 253	6 936	2 983	<b>5 163</b>	6 143	7 543	8 755	8 755

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.10		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			19 079	18 883	18 808	18 808	18 808	
1e suppl. wet 2000			- 262	1 162	400	400	400	
Nieuwe mutaties				- 29	- 1 485	- 1 919	86	
Stand ontwerp-begroting 2001		16 361	18 817	<b>20 016</b>	17 723	17 289	19 294	19 294
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		7 424	8 539	<b>9 083</b>	8 042	7 845	8 755	8 755

*c. de toelichting bij de cijfers*

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2000 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1999.

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven	2001	2002	2003	2004
1. VBS (desaldering)		- 1 500	- 2000	
2. Prijsbijstelling 2000	118	130	134	139
3. Bijdrage VenW brede problematiek	- 147	- 115	- 53	- 53
Totaal	- 29	- 1 485	- 1 919	86

- ad 1. De verlaging van de uitgaven in 2002 en 2003 betreft de dekking voor de problematiek van de lagere ontvangsten VBS (zie ook art. M05.10).
- ad 2. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.
- ad 3. Dit betreft een mutatie om de VenW brede problematiek te compenseren.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.34.

*e. de kengetallen*

De ramingskengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dit houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen guldens.

	1999	2000	2001
Waddenzee en Eemsmondgebied	0,1	1,1	0,2
HCC Den Helder	–	0,4	2,0
IJmond	3,4	1,6	0,7
GMDSS	1,1	–	–
Westerschelde	2,2	6,7	9,0
DGPS-HANAS	0,1	0,1	–
Kustwachtcentrum	0,1	0,1	0,1
Nationale Nautische Verkeersdienst			
Opleiding (NNVO)	0,8	1,1	1,2
Bergingsvaartuig	3,6	4,1	4,1
ISP-projecten	0,3	0,5	–
Afbouw decca systemen	–	0,9	0,1
Openbare plaatsbepalingssystemen	1,2	1,2	0,4
Overig	3,4	1,0	2,2
Apparaatsuitgaven (art. 05.01)	1,0	1,1	1,1
<b>Totale uitgaven</b>	<b>17,3</b>	<b>19,9</b>	<b>21,1</b>
aantal fte's	18,5	18,5	17,5

## **05.11. Vaarwegmarkeringsdienst**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

In dit artikel zijn verplichtingen en uitgaven opgenomen betreffende de activiteiten ten behoeve van het innoveren en in opdracht van de Nautische Beheerders onderhouden en instandhouden van vaarwegmarkeringsdienst (ofwel het markeren van de grenzen van de scheepvaartwegen en van de voor de scheepvaart gevaarlijke objecten op een zodanige wijze dat de veiligheid en vlotheid van de scheepvaart wordt verhoogd).

Om het beheersgebied van Directoraat-Generaal Goederenvervoer volgens de huidige normen te kunnen markeren heeft de Vaarwegmarkeringsdienst (VMD) de zorg voor ongeveer 5 500 objecten, waarvan circa 400 voor rekening van derden. Onder markeringen worden begrepen

boeien, tonnen, kop/steekbakens, lichtbakens, vuurtorens en het licht-eiland Goeree. Voorts komen ten laste van dit artikel de uitgaven in verband met het beheren en innoveren van de openbare plaatsbepalings-systemen.

In verband met de toenemende maatschappelijke aandacht voor het milieu wordt de toepassing en invoering van alternatieve energiebronnen ter vervanging van de milieuschadelijke batterijen onverminderd doorgezet. Daarbij is met name te denken aan zonnepaneelinstallaties, die op boeien en overige daarvoor in aanmerking komende markerings-objecten worden geplaatst.

Het streven is om de VMD in 2001 samen te voegen met de Directie Noordzee van Rijkswaterstaat.

Naast de hier opgenomen programma-uitgaven met betrekking tot de vaarwegmarkeringsactiviteiten moet nog rekening worden gehouden met de in artikel 05.01 opgenomen apparaatskosten. Wat betreft de verwerking van de uitgaven/kosten in de door de VMD gehanteerde tarieven wordt verwezen naar de toelichting bij de ontvangsten op artikel 05.11.

*b. je cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>05.11</b>	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			15 897	15 166	14 604	14 085	14 085	
1e suppl. wet 2000			- 1 210	- 1 197	- 1 185	- 1 185	- 1 185	
Nieuwe mutaties			- 1 696	11	24	75	79	
Stand ontwerp-begroting 2001	2 202	15 325	12 991	<b>13 980</b>	13 443	12 975	12 979	12 979
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	999	6 954	5 895	<b>6 344</b>	6 100	5 888	5 890	5 890

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.11	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		15 899	15 168	14 604	14 094	14 094	
1e suppl. wet 2000		- 1 210	- 1 197	- 1 185	- 1 185	- 1 185	
Nieuwe mutaties			11	24	75	79	
Stand ontwerp-begroting 2001	15 616	14 689	<b>13 982</b>	13 443	12 984	12 988	12 988
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	7 086	6 666	<b>6 345</b>	6 100	5 892	5 894	5 894

*c. de toelichting bij de cijfers*

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2000 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1999.

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven	2001	2002	2003	2004
1. Prijsbijstelling 2000	94	97	93	97
2. Bijdrage VenW brede problematiek	- 83	- 73	- 18	- 18
Totaal	11	24	75	79

ad 1. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

ad 2. Dit betreft een mutatie ter dekking van de VenW brede problematiek.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.34.

*e. de kengetallen*

De ramingskengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dit houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied en terzake van informatievoorziening zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	2000	2001
Instandhouding drijvende en vaste markeringen	14,7	14,7
Informatievoorziening (art. 05.02)	0,5	0,5
Apparaatsuitgaven (art. 05.01)	14,7	13,1
<b>Totale uitgaven</b>	<b>29,9</b>	<b>27,6</b>
Aantal Fte's (formatief)	160	160

In de onderstaande tabel wordt een onderbouwing opgenomen van het aantal door de VMD uitgevoerde onderhoudswerkzaamheden t.a.v. het materieel.

Te beheren/onderhouden markeringen	2000	2001
Lichtboeien	855	855
Tonnen	1 560	1 560
Ov. drijvende objecten	1 000	1 000
Vuurtorens	15	15
Overige vaste objecten	2 060	2 060

## **05.12. Bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen (B&M)**

### *a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden de uitgaven en verplichtingen verantwoord die bestemd zijn voor maatregelen om de groei van het goederenvervoer over de weg en de daarmee samenhangende milieubelasting te verminderen, alsmede om alternatieven voor het wegvervoer te ontwikkelen en te stimuleren. Voorts worden in dit kader middelen beschikbaar gesteld voor de stimulering van technologische ontwikkelingen (waaronder met name telematica en ondergronds transport en buisleidingen). Het beleid op deze terreinen heeft de afgelopen jaren een impuls gehad in het kader van de nota's Transport in Balans (TIB) en Milieu en Economie (NME).

Binnen dit artikel worden de volgende aandachtsgebieden onderscheiden:

- Goederenvervoer
- Intermodaal vervoer
- IncodeDelta
- Telematica
- Havens

### **Goederenvervoer**

#### *Stimulering Logistieke Efficiency*

Om tot een integrale stimulering van de relevante marktpartijen tot milieuvriendelijke vormen van wegvervoer, vervoerefficiëntie en modal shift te komen is het programma Stimulering Logistieke Efficiency (SLE), bestaande uit het subsidieprogramma Transactie/Modal Shift (TMS) en het kennisoverdrachtprogramma Bedrijfsintern Logistiek Efficiency



Systeem (BLES), opgezet. Via TMS krijgen bedrijven nog tot 2002 de gelegenheid om op basis van individuele of collectieve scans tot meerjarenprojecten te komen, die gezien hun streven tot structurele NOx- en CO<sub>2</sub>-reducties subsidiabel zijn.

Bedrijven die daarna vergelijkbare meerjarenprojecten willen opzetten, kunnen daarbij – zonder verdere subsidie – gebruik maken van de inmiddels via het programma BLES ontwikkelde «zelfscan-methodes». Indien deze methodes blijken te werken, zal daarvan in 2003 en 2004 een marktintroductie op ruimere schaal plaats vinden. Deze aanzet voor een structurele verankering van milieuvriendelijke logistieke efficiency in de bedrijfsvoering kan vanaf 2005 indien nodig worden versterkt door invoering van een soort verantwoordings- en zorgplicht op dit gebied.

#### *Digitale tachograaf*

Het huidige controle-apparaat in het wegvervoer is de tachograaf. Controle van de – papieren – tachoschijf is arbeidsintensief. Met de tachograaf kan bovendien relatief gemakkelijk worden gefraudeerd. Omdat de digitale tachograaf nu verplicht is gesteld voor vrachtwagens uit de EU kan er effectiever en efficiënter worden gecontroleerd en neemt de fraudebestendigheid van het controleapparaat toe. Invoering van de digitale tachograaf in Nederland is voorzien eind 2001. Hiertoe zijn een aantal invoeringsmaatregelen (bv. uitgifte smart-cards) noodzakelijk.

#### *Transportpreventie*

In 2001 zullen projecten van start gaan die in de tweede tender van het subsidieprogramma Transportpreventie zijn goedgekeurd. De projecten van de verschillende tenders van het subsidieprogramma leveren een bijdrage aan de communicatie rond transportpreventie richting bedrijven en consumenten. Eind 2000 zal de gezamenlijke beleidsontwikkeling met EZ, VROM en LNV worden afgerond. In 2001 wordt op basis daarvan uitgesproken of het Rijk transportpreventie verder zal ondersteunen

#### *Kustvaart*

Het beleid ter zake van de kustvaart zoals neergelegd in de voortgangsnota kustvaartbeleid «De Europese snelweg van de 21e eeuw», is er op gericht het stimuleren van intra-Europees vervoer over zee, met name als alternatief voor het wegvervoer. De kwantitatieve doelstelling is een toename van het gecontaineriseerde intra-Europees zeevervoer van 16,2 miljoen ton in 1995 naar 40 miljoen ton in het jaar 2010. De toename met 23,8 miljoen ton zal voor 11 miljoen ton toe te schrijven zijn aan een verschuiving van het wegvervoer naar de kustvaart. Promotie, voorlichting en beïnvloeding van beslissers (verladers) is een belangrijk middel voor de uitbouw van de kustvaart. Daarnaast richt het beleid zich in het bijzonder op het stimuleren van samenwerking (binnen de sector en in de gehele vervoersketen), het oplossen van knelpunten, nationaal en internationaal, en het ondersteunen van een initiatief vanuit het bedrijfsleven voor het opzetten van een organisatie voor shortsea shipping.

#### **Intermodaal vervoer**

Intermodaal beleid is gericht op optimalisatie en integratie van de verschillende schakels in de transportketen en het stimuleren van modal shift van wegvervoer naar spoor, binnenvaart, kustvaart, het traditionele industriële buisleidingenvervoer (vloeistoffen, gassen) en in de toekomst mogelijk ondergronds vervoer van stukgoederen. Intermodaal vervoer wordt bevorderd door te pleiten voor bundeling van goederenstromen o.a. via ruimtelijke concentratie op een beperkt aantal corridors, waarin de intermodale knooppunten fungeren als groeipolen voor economische

ontwikkeling. Bovendien draagt intermodaal vervoer binnen deze corridors bij aan een optimaal gebruik van de beschikbare infrastructurele capaciteit, door mogelijkheden te creëren voor efficiënte afwikkeling van goederenstromen, waar mogelijk via milieu- en energievriendelijke vervoerwijzen.

Uitgangspunt bij intermodaal vervoerbeleid is dat de verwezenlijking vooral aan de markt wordt overgelaten; van die zijde moeten initiatieven worden genomen voor het zoeken naar oplossingen.

Dat betekent dat de overheid tegen deze achtergrond dus voornamelijk een stimulerende en faciliterende rol vervult. De stimulerende en ondersteunende rol vervult VenW door enerzijds verladers bewust te maken van intermodale mogelijkheden en anderzijds het aanbod van intermodale faciliteiten te bevorderen, zoals via de Subsidieregeling Openbare Inland Terminals (SOIT-regeling).

### **Ondergronds Transport en Buisleidingen (OTB)**

De Interdepartementale Projectorganisatie Ondergronds Transport (IPOT) heeft het afgelopen jaar naast onderbouwend theoretisch onderzoek met name prioriteit gegeven aan het starten van haalbaarheidsstudies, zowel op het gebied van ondergrondse logistieke systemen alsmede voor het traditionele buisleidingvervoer. De komende periode is de aandacht gericht op de besluitvorming over realisatie van een of enkele proefprojecten met name over een railaansluiting plus buis in de regio Aalsmeer-Schiphol-Hoofddorp. Eind 2000 wordt van de initiatiefnemers een PPS-voorstel voor investering en exploitatie verwacht.

Haalbaarheidsstudies waarbij eveneens bovengronds geautomatiseerd vervoer op de agenda staat, zullen naar verwachting een vervolg krijgen in de vorm van planstudies. Medio 2001 verschijnt de Eindrapportage van het IPOT, die aan zal geven welke rol OTB kan spelen. In tussen heeft IPOT bouwstenen aangereikt in de relevantie beleidskaders van het verkeers- en vervoersbeleid (NVVP) en de 5e nota Ruimtelijke Ordening.

### **Incodelta (Inland containerstromen in de Delta)**

Efficiënt goederenvervoer, duurzame economische ontwikkelingen en versterking van de ruimtelijke kwaliteit zijn de doelen van het project Incodelta. Als eerste zijn deze doelen voor de Zuid-Oost Corridor uitgewerkt. Mede overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties pakken de verdere uitwerking op. VenW blijft betrokken als een van de partijen en blijft de ontwikkeling van de projecten die kansrijk zijn faciliteren. Eind 2000 zal definitief worden besloten over de vergelijkbare aanpak in andere delen van Nederland.

### **Telematica**

Binnen het Demonstratieprogramma Telematica in Transport worden enkele samenwerkingsverbanden van transportondernemingen ondersteund bij het ontwikkelen van telematicatoepassingen voor het elektronisch uitwisselen van operationele gegevens. Binnen het onderzoeksprogramma van het kenniscentrum Connekt worden ook mogelijkheden gecreëerd voor PPS-onderzoeken en -pilotvoorstellen op het gebied van telematica.

Aandacht zal verder worden besteed aan het laagdrempelig verspreiden van dergelijke onderzoeks- en pilotresultaten via gerichte voorlichting in samenwerking met branche-organisaties, kennisinstellingen en andere relevante partijen.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.12	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			37 903	15 429	13 180	12 864	12 864	
1e suppl. wet 2000			- 17 215	- 3 020	- 252	340	1 940	
Nieuwe mutaties			- 2 785	5 163	5 785	9 739	13 747	
Stand ontwerp-begroting 2001	10 193	75 478	17 903	<b>17 572</b>	18 713	22 943	28 551	29 151
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	4 625	34 250	8 124	<b>7 974</b>	8 492	10 411	12 956	13 228

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.12		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			44 598	21 125	13 702	12 864	12 864	
1e suppl. wet 2000			- 7 472	416	3 802	840	1 940	
Nieuwe mutaties			1 000	5 971	3 459	8 239	12 247	
Stand ontwerp-begroting 2001		51 026	38 126	<b>27 512</b>	20 963	21 943	27 051	27 051
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		23 155	17 301	<b>12 484</b>	9 513	9 957	12 275	12 275

*c. de toelichting bij de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004
1. Compensatie uitgaven flankerend beleid				1 658	1 658
2. Gebruiksvergoeding spoor (desaldering)	1 000	3 000	5 000	8 000	12 000
3. Compensatie subsidieregeling Zichtvelden			- 1 500	- 1 500	- 1 500
4. Prijsbijstelling 2000		263	191	185	193
5. Aanpassing FES		3 000			
6. Bijdrage VenW brede problematiek		- 292	- 232	- 104	- 104
Totaal	1 000	5 971	3 459	8 239	12 247

- ad 1. De vrijvallende middelen n.a.v. het beëindigen van de sloopregeling (art. U05.34.08) compenseren hogere uitgaven in verband met flankerend beleid.
- ad 2. Deze mutatie houdt verband met de ontvangsten uit de gebruikersvergoeding Spoor (nieuw artikel M05.13). De middelen zullen worden ingezet voor flankerend beleid.
- ad 3. Deze mutatie betreft de compensatie van de uitgaven in het kader van de subsidieregeling zichtvelden vrachtauto's (zie art U05.20).
- ad 4. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.
- ad 5. Deze mutatie betreft een aanpassing van FES-middelen als gevolg van een doorwerking van de Najaarsnota 1999.
- ad 6. Dit betreft een mutatie ter dekking van de VenW brede problematiek

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2000 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1999.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.9.

*e. de kengetallen*

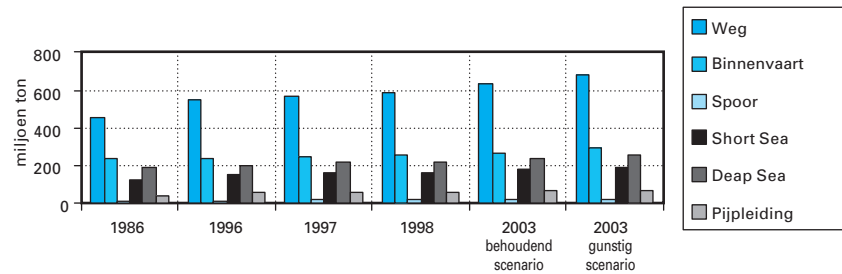
Het totaal op dit artikel geraamde bedrag is voor 2001 als volgt verdeeld over de vier aandachtsgebieden:

Aandachtsgebied	budget NLG mln
Goederenvervoer	24,2
Intermodaal vervoer	0,4
Incodelta	2,1
Telematica	0,8
<b>Totaal</b>	<b>27,5</b>

Onderstaand worden enkele kengetallen gepresenteerd waarbij moet worden opgemerkt dat deze niet specifiek aan één begrotingsartikel gerelateerd zijn. Deze zijn bedoeld om de ontwikkelingen in het goederenvervoer inzichtelijk te maken.

## Ontwikkeling Modal Shift

### Vevoer per vervoerwijze (modal split)

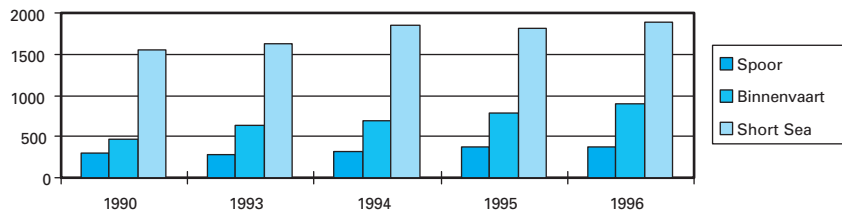


Bron: Vervoer-economische verkenningen 1998–2003, AVV, 1998.

Bovenstaande figuur toont de groei in het binnenlands en grensoverschrijdende goederenvervoer over de jaren 1986–1998 van gemiddeld 1,6%. De groei in het wegvervoer, shortsea en pijpleiding liggen hier in oplopende volgorde gemiddeld boven. Voor het jaar 2003 zijn 2 scenario's gepresenteerd een behoudend en een gunstig scenario.

## Ontwikkeling Intermodaal Vervoer

### Vervoerde eenheden in het intermodaal vervoer (eenheden x 1000)



(Bron: Vervoer-Economische Verkenningen 1998–2003, AVV 1998)

Geaggregeerde statistieken die een goed beeld geven van intermodaal vervoer zijn niet beschikbaar. Wat te zien is, is hoe de modal split van de goederenstromen zich ontwikkelt.

Als indicatie voor het ontwikkelen van het intermodaal vervoer is het aantal vervoerde eenheidsladingen gebruikt in de binnenvaart, de kustvaart en het spoorvervoer. Hieronder worden niet alleen containers verstaan, maar ook de wissellaadbakken, opleggers en het roll-on-roll-off-vervoer.

Het vervoer van containers als geheel laat een sterke groei zien. Deze groei is per vervoerwijze verschillend. Het spoorvervoer van containers is met 28% gegroeid in de periode van 1990–1996. Het vervoer van containers per binnenvaartschip is verdubbeld in dezelfde periode tot bijna 900 000 vervoerde containers. Het vervoer van wissellaadbakken en opleggers is in de jaren negentig op een laag niveau gebleven.

Een goed beeld van wijziging in modal split en wijziging in de inrichting van logistieke ketens is steeds te geven op het niveau van concrete case-studies van individuele bedrijven.

## Veiligheid in verkeer en vervoer

### 05.20. Veiligheid en milieu

#### *a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

De verplichtingen en uitgaven op dit artikel hebben betrekking op de zorg van de overheid voor de veiligheid en de milieuvriendelijkheid van:

- het Nederlandse goederenvervoer;
- het internationale goederenvervoer en de internationale zeescheepvaart, rekening houdend met de bijzondere belangen van Nederland als kust- en havenstaat.

De geraamde bedragen zijn bestemd voor:

- het beleid ter bevordering van de veiligheid en milieuvriendelijkheid van de scheepvaart onder Nederlandse vlag, hetgeen enerzijds gericht is op de constructie, inrichting en uitrusting van schepen en anderzijds op het kwantitatieve en vooral kwalitatieve niveau van de bemanning;
- In internationaal verband zal de aandacht vooral gericht zijn op de aanscherping van de veiligheidsvoorschriften en normen voor de havenstaatcontrole. Daarbij zal aan de controle-resultaten meer publiciteit worden gegeven;
- het beleid ter bevordering van een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer op Nederlandse wateren die voor de zeescheepvaart openstaan;
- het uitvoeren van de jaartranche 2001 van de Voortgangsnota Scheepvaart en Milieu (f 1,9 mln). In dat kader wordt met name aandacht besteed aan de uitwerking en implementatie van de in 1998 verschenen Voortgangsnota Scheepvaart en Milieu opgenomen actieprogramma. Een speerpunt daarbij vormt de problematiek van de (afgifte van) scheepsafvalstoffen. Daartoe zal onder meer worden ingezet op de totstandkoming en inwerkingtreding van een EU-richtlijn inzake havenontvangstinstallaties en op de ontwikkeling van afvalbeheersplannen in en door de havens. Daarnaast hebben de terugdringing van Tri Butyl Tin (aangroeiwerende verf TBT) in de scheepvaart en de ratificatie van de nieuwe Annex VI bij International Convention for Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) de nodige aandacht;
- technische samenwerking met ontwikkelingslanden;
- het veilig vervoer van goederen over weg en spoor; In de komende jaren zal een intensivering plaatsvinden van beleidsvorming op het gebied van weg en spoor en in mindere mate binnenvaart ten koste van de inzet voor de zeevaart. Door het verschaffen van financiële bijdragen zijn projecten gericht op verbetering van o.a. het veiligheidsbewustzijn, beperking alcoholgebruik en bewustwording bij mede-weggebruikers van de beperkingen van vrachtautochauffeurs. De liberalisering van het goederenvervoer over het spoor maakt het nodig dat er nieuwe wetgeving op dat gebied wordt ontwikkeld;
- het zorgdragen voor de veiligheid van en rond het vervoer van gevaarlijke stoffen en het scheppen van randvoorwaarden voor een verantwoord en gezond functionerende bedrijfstak;
- het verder uitwerken van het risicobeleid dat gericht is op de afstemming van de vormgeving en het gebruik van infrastructuur en omringende bebouwing met als doel het minimaliseren van het potentieel aantal slachtoffers bij ernstige calamiteiten.

Dit artikel bevat de uitgaven op het gebied van de beleidsvoorbereiding. De uitvoering en handhaving van het veiligheids- en milieubeleid

geschiedt door de vaarwegmarkeringsdienst, de met het nautisch beheer belaste Rijksdiensten, samenwerkingsverbanden en lagere overheden en door de Rijksverkeersinspectie, Scheepvaartinspectie en classificatiebureaus. Een belangrijk project bevat de subsidieregeling Zichtvelden. Met deze regeling wordt beoogd de zogenaamde «dode hoek» problematiek bij vracht- en bestelauto's tot een minimum te reduceren.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.20	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			4 369	4 387	4 466	4 466	4 466	
1e suppl. wet 2000			1 070	1 216	1 344	1 344	1 344	
Nieuwe mutaties			159	1 384	1 445	1 558	1 563	
Stand ontwerp-begroting 2001	1 897	3 137	5 598	<b>6 987</b>	7 255	7 368	7 373	7 373
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	861	1 424	2 540	<b>3 171</b>	3 292	3 343	3 346	3 346

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.20		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			4 566	4 515	4 466	4 466	4 466	
1e suppl. wet 2000			1 070	1 216	1 344	1 344	1 344	
Nieuwe mutaties				1 554	1 559	1 561	1 563	
Stand ontwerp-begroting 2001		3 752	5 636	<b>7 285</b>	7 369	7 371	7 373	7 373
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		1 703	2 558	<b>3 306</b>	3 344	3 345	3 346	3 346

*c. de toelichting bij de cijfers*

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2000 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1999.

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven	2001	2002	2003	2004
1. Verbetering zichtvelden bedrijfsauto's	1 500	1 500	1 500	1 500
2. Prijsbijstelling 2000	54	59	61	63
<b>Totaal</b>	<b>1 554</b>	<b>1 559</b>	<b>1 561</b>	<b>1 563</b>

ad 1. Deze mutatie betreft de uitgaven in het kader van de subsidie-regeling «Verbetering zichtvelden bedrijfsauto's» die meerjarig aan dit artikel wordt toegevoegd.

ad 2. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.34.

*e. de kengetallen*

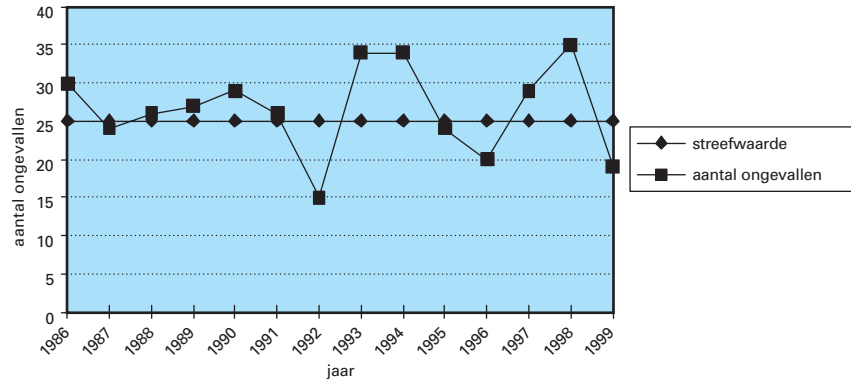
De ramingskengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dit houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1999	2000	2001
programma-uitgaven	3,7	5,6	7,3
apparaatsuitgaven (art. 05.01)	5,6	6,6	7,8
<b>totale uitgaven</b>	<b>9,3</b>	<b>12,2</b>	<b>15,1</b>
Aantal fte's	49,8	49,8	53,7

In onderstaande figuur is de ontwikkeling van het aantal ongevallen op het NCP sinds 1986 zichtbaar gemaakt.



### Ontwikkeling scheepsongevallen Noordzee



#### Toelichting:

Conform de in de in 1996 aan de Tweede Kamer uitgebrachte Voortgangsnota scheepvaartverkeer Noordzee beschreven methodiek zijn ook over 1999 de scheepvaartongevallen op het Nederlands deel van het Continentaal Plat (NCP) weer op hun aard, oorzaak en gevolgen geanalyseerd. In 1999 hebben zich volgens de in genoemde Voortgangsnota gehanteerde definitie 19 ongevallen voorgedaan, een aanzienlijke daling ten opzichte van de voorgaande jaren, en ook een relatief aanzienlijk lager aantal dan de gehanteerde streefwaarde van 25 ongevallen. Géén van de ongevallen in 1999 leidde tot aanzienlijke schade voor mens, milieu of infrastructuur. Naar hun aard en oorzaak was er ook géén sprake van ongevallen die een tussentijdse heroverweging van het gevoerde beleid noodzakelijk maken.

#### 05.21. Scheepvaartinspectie

##### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De in dit artikel geraamde verplichtingen en uitgaven houden verband met de uitvoerende taken van de Scheepvaartinspectie. Deze betreffen inspecties van koopvaardij-, visserij- en binnenvaartschepen, scheepsmetingen, examens voor zee(vis)vaartdiploma's en overige bemanningszaken.

De taken van de Scheepvaartinspectie zijn ondermeer gericht op:

- de inspectie en certificering van schepen onder Nederlandse vlag conform de vigerende regelgeving, zodat met deze schepen veilig en milieuvriendelijk aan het vervoer kan worden deelgenomen;
- het uitvoeren van circa 2000 havenstaatcontroles per jaar conform het Memorandum of Understanding inzake Port State Control;
- het identificeren, (her)meten en registreren van schepen met het oog op de afgifte van nationaliteitsverklaringen, zeebrieven en meetbrieven, alsmede het beheren van het rompbevrachtingsregister;
- het beoordelen van bemanningsplannen op basis van de Zeevaartbemanningswet en in het kader van de experimenteerregeling;
- het afnemen van examens in verband met de handhaving c.q. verhoging van het kwaliteitsniveau van bemanning.

Veel aandacht wordt besteed aan de verdere verbetering van het toezicht op de veiligheid en de milieuvriendelijkheid van de scheepvaart. Daarnaast zal de relatie tussen beleid (inclusief de wijze van samenwerking) en uitvoering worden vastgelegd.

Op dit artikel worden de programma-uitgaven van de Scheepvaartinspectie geraamd. De apparaatsuitgaven van de Scheepvaartinspectie worden verantwoord op artikel 05.01, de kosten voor informatievoorziening op artikel 05.02. Wat betreft de verwerking van de uitgaven/kosten in de tarieven van de SI wordt verwezen naar de toelichting bij de ontvangsten op artikel 05.21.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.21	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			1 753	1 711	1 688	1 688	1 688	
1e suppl. wet 2000			- 64	- 64	- 64	- 64	- 64	
Nieuwe mutaties			137	913	934	1 005	1 005	
Stand ontwerp-begroting 2001		1 684	1 826	<b>2 560</b>	2 558	2 629	2 629	2 629
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		764	829	<b>1 162</b>	1 161	1 193	1 193	1 193

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.21		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			1 753	1 711	1 688	1 688	1 688	
1e suppl. wet 2000			- 64	- 64	- 64	- 64	- 64	
Nieuwe mutaties			29	913	934	1 005	1 005	
Stand ontwerp-begroting 2001		1 684	1 718	<b>2 560</b>	2 558	2 629	2 629	2 629
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		764	780	<b>1 162</b>	1 161	1 193	1 193	1 193

*c. de toelichting bij de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004
1. Bijdrage aan VenW problematiek		- 124	- 104	- 34	- 34
2. Werkzaamheden SI (desaldering 05.21)		1 000	1 000	1 000	1 000
3. Loonbijstelling 2000	29	29	29	29	29
4. Prijsbijstelling 2000		8	9	10	10
<b>Totaal</b>	<b>29</b>	<b>913</b>	<b>934</b>	<b>1 005</b>	<b>1 005</b>

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutatie vanaf 2000 wordt veroorzaakt door een technische mutatie naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1999.

- ad 1. Dit betreft de dekking van de VenW brede problematiek.
- ad 2. Deze mutatie betreft een verhoging van de uitgaven in verband met werkzaamheden van de Scheepvaartinspectie, compensatie vindt plaats uit hogere ontvangsten.
- ad 3. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000.
- ad 4. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.34.

*e. de kengetallen*

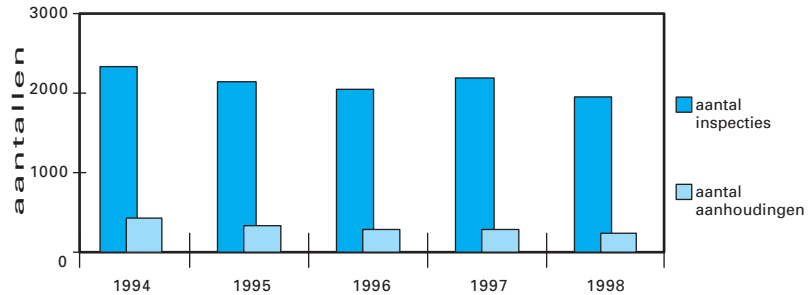
De ramingskengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dit houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied en terzake van de informatievoorziening zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen guldens.

	1999	2000	2001
SI programma-uitgaven	1,7	1,7	2,6
Informatievoorziening (art. 05.02)	1,2	0,9	1,0
apparaatsuitgaven (art. 05.01)	17,6	19,7	22,6
<b>Totale uitgaven</b>	<b>20,5</b>	<b>22,3</b>	<b>26,2</b>
Aantal fte's	181,5	178,5	168,5

In het Parijse Memorandum of Understanding (MOU) is vastgelegd dat alle aangesloten landen minimaal 25% van de buitenlandse schepen, die hun havens aandoen, inspecteren. De inspecties zijn gericht op de veiligheid en milieuvriendelijkheid van het schip en de samenstelling, kwaliteit en leefomstandigheden van de

bemannings. Wanneer de Scheepvaartinspectie ernstige gebreken constateert, kan aanhouding het gevolg zijn. In de onderstaande figuur is de ontwikkeling in het aantal gehouden inspecties en het aantal uit die inspecties voortvloeiende aanhoudingen van buitenlandse schepen in Nederlandse havens gepresenteerd.

#### Inspecties en aanhoudingen van buitenlandse schepen in Nederlandse havens



- Het aandeel geïnspecteerde buitenlandse schepen dat een Nederlandse haven aandeel bedroeg in de jaren 1994 t/m 1999 van respectievelijk 29%, 26%, 26%, 27%, 24% en 23%.
- De resultaten van de havenstaatcontrole in Nederlandse havens laten zien, dat het percentage schepen met gebreken en het percentage aanhoudingen tot 1995 resp. 1994 gestegen zijn en daarna gestaag afnemen. Internationaal afgesproken verscherpte inspecties dragen hier mogelijk aan bij (Bron: BER 1999, Scheepvaartinspectie 1999).

#### 05.22. Rijksverkeersinspectie

##### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Eén van de kerntaken van Verkeer en Waterstaat is «Veiligheid in verkeer en vervoer». Afgeleid van deze kerntaak kunnen de taken van de Rijksverkeersinspectie (RVI) in drie groepen verdeeld worden:

1. Handhaving van vervoerswet- en regelgeving.
2. Uitvoering van de regels in het kader van marktordening.
3. Toezicht op de veiligheid van de spoorwegen.

Op basis van de EEG-richtlijn 88/599 dient de Rijksverkeersinspectie jaarlijks regelmatig controles te organiseren, zodanig dat:

- tenminste 1% van de dagen wordt bestreken, waarop vervoerders werkzaam zijn, en
- niet minder dan 15% van de gewerkte dagen langs de weg wordt gecontroleerd en niet minder dan 25% ter plaatse in de ondernemingen.

Op dit artikel worden alle verplichtingen en uitgaven verantwoord die direct te relateren zijn aan de handhavingstaken van de RVI. Het betreft onder meer aanschaf en onderhoud van vervoermiddelen, alsmede aanschaf, onderhoud en plaatsing van verkeersmiddelen benodigd bij de wegcontroles. Daarnaast worden de uitrusting van de controleurs en de meetapparatuur ten behoeve van monsternames uit dit artikel gefinancierd. Naast deze programma-uitgaven moet ook rekening worden gehouden met de in artikel 05.02 opgenomen kosten voor informatievoorziening.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>05.22</b>	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			2 112	2 075	2 055	2 055	2 055	
1e suppl. wet 2000			587	- 132	- 162	- 162	- 162	
Nieuwe mutaties			90	- 185	- 163	- 38	- 38	
Stand ontwerp-begroting 2001	91	2 065	2 789	<b>1 758</b>	1 730	1 855	1 855	1 855
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	41	937	1 266	<b>798</b>	785	842	842	842

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>05.22</b>		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			2 112	2 075	2 055	2 055	2 055	
1e suppl. wet 2000			701	- 132	- 162	- 162	- 162	
Nieuwe mutaties				- 185	- 163	- 38	- 38	
Stand ontwerp-begroting 2001		2 132	2 813	<b>1 758</b>	1 730	1 855	1 855	1 855
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		967	1 276	<b>798</b>	785	842	842	842

*c. de toelichting bij de cijfers*

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutatie vanaf 2000 wordt veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1999.

De nieuwe mutatie in de uitgaven betreft een bijdrage aan de VenW brede problematiek.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.14.

*e. de kengetallen*

De ramingskengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dit houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied en terzake van de informatievoorziening

zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1999	2000	2001
programma-uitgaven	2,1	2,8	1,8
apparaatsuitgaven (art. 05.01)	39,1	46,2	46,8
<b>totale uitgaven</b>	<b>41,2</b>	<b>49,0</b>	<b>48,6</b>
Aantal fte's	387	368,1	363,6

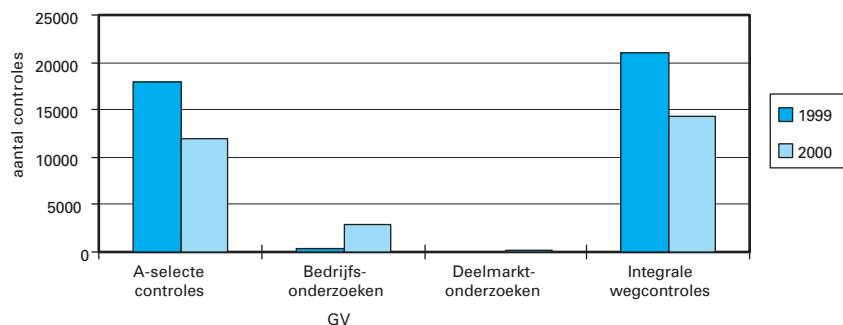
### EEG-richtlijn 88/599

Uit het verslag van de Commissie over de tenuitvoerlegging in 1995–1996 van Verordening (EEG) nr 3820/85 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer blijkt dat uitgaande van een Europese score (100%) Nederland voor de jaren 1995–1996 en 1997–1998 een score kent van respectievelijk: 138% en 136%. (bron: Rijksverkeersinspectie 1999)

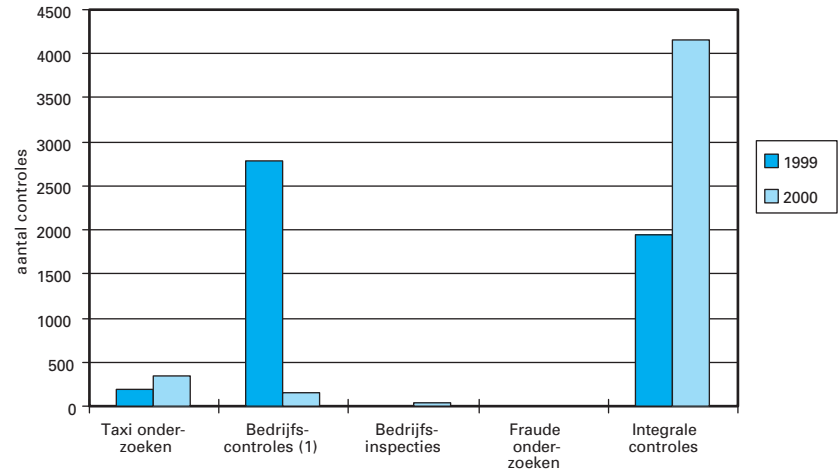
Per soort vervoer (goederenvervoer over weg en binnenvaart, vervoer van gevaarlijke stoffen en personenvervoer) zijn in de onderstaande grafieken de aantallen controles en de volgtijdelijke ontwikkelingen daarvan opgenomen.

De Rijksverkeersinspectie volgt steeds meer een integrale controlemethodiek in de plaats van afzonderlijke en gespreide controles op deelgebieden.

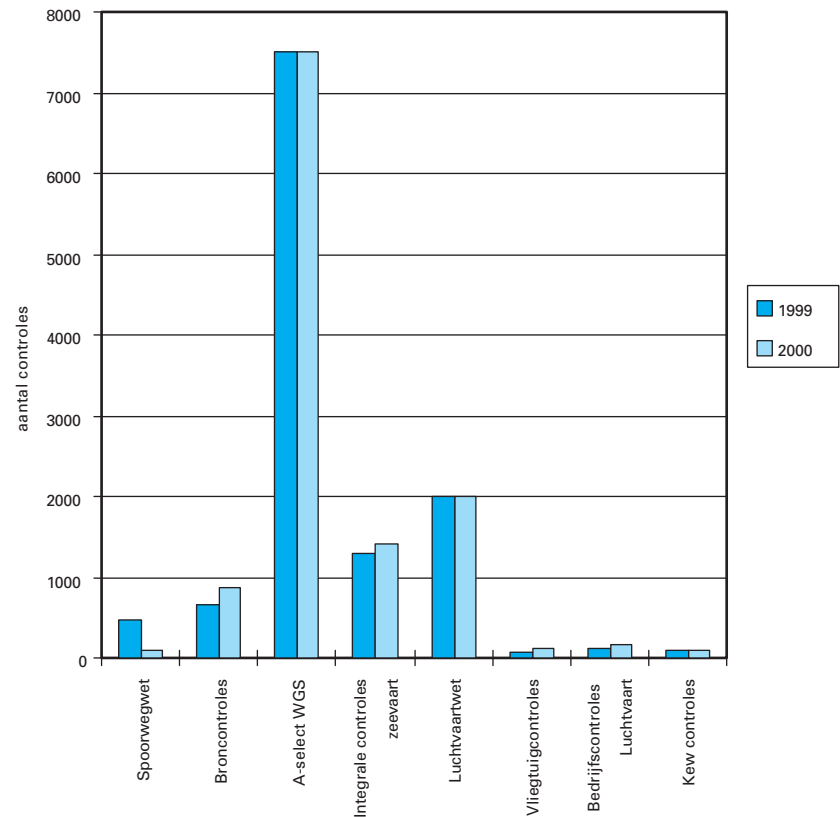
### Rijtijdenwet/Wet goederenvervoer over de weg



### Rijijdenwet/Wet Personenvervoer



### Wet vervoer gevaarlijke stoffen



### 05.30. Maritieme politiek

#### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

In dit artikel zijn geraamd:

- verplichtingen en uitgaven voor het lidmaatschap van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Deze middelen worden verantwoord op artikelonderdeel 05.30.01;
- bijdragen aan diverse nationale organisaties;

- diverse uitgaven in het kader van de ontwikkeling van het maritiem beleid, zoals bijdragen aan internationale organisaties, technische samenwerking met ontwikkelingslanden, vertalingen e.d.
- Alle verplichtingen en uitgaven in dit artikel zijn gericht op de behartiging van de politieke en economische belangen van de Nederlandse maritieme sector in nationaal en internationaal verband.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>05.30</b>	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			1 005	1 017	1 029	1 029	1 029	
Nieuwe mutaties			10	3	3	3	4	
Stand ontwerp-begroting 2001	7	878	1 015	<b>1 020</b>	1 032	1 032	1 033	1 033
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	3	398	461	<b>463</b>	468	468	469	469

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>05.30</b>		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			1 005	1 017	1 029	1 029	1 029	
Nieuwe mutaties				3	3	3	4	
Stand ontwerp-begroting 2001		885	1 005	<b>1 020</b>	1 032	1 032	1 033	1 033
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		402	456	<b>463</b>	468	468	469	469

*c. de toelichting bij de cijfers*

Deze meerjarige mutatie betreft de prijsbijstelling t.b.v. IMO.



#### d. de onderverdeling in artikelonderdelen

##### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
05.30.01 Bijdrage IMO	686	757	773	686	757	773	12	12.34
05.30.02 Algemeen	192	258	247	199	248	247	12	12.34
Totaal	878	1 015	1 020	885	1 005	1 020		

##### e. de kengetallen

De kengetallen van de artikelen 05.30 en 05.31 zijn samengevoegd. De toelichting is vervolgens geplaatst bij artikel 05.31.

#### 05.31. Stimulering goederenvervoer

##### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

De in dit artikel geraamde verplichtingen en uitgaven betreffen het geheel van maatregelen waarmee de concurrentiepositie en het kwaliteitsniveau van de Nederlandse goederenvervoersectoren worden gestimuleerd. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de toelichting bij de onderverdeling in artikelonderdelen

##### b. de cijfers

##### Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

05.31	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			20 215	19 185	20 165	20 699	20 707	
1e suppl. wet 2000			- 1 183	- 2 446	- 2 424	- 1 224	- 624	
Nieuwe mutaties			- 6 446	- 4 903	- 474	- 3 473	246	
Stand ontwerp-begroting 2001	9 136	29 117	12 586	<b>11 836</b>	17 267	16 002	20 329	20 227
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	4 146	13 213	5 711	<b>5 371</b>	7 835	7 261	9 225	9 179

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.31	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		20 896	19 479	20 463	20 707	20 707	
1e suppl. wet 2000		- 707	- 2 093	- 2 071	- 431	- 624	
Nieuwe mutaties			234	271	- 3 218	294	
Stand ontwerp-begroting 2001	22 216	20 189	<b>17 620</b>	18 663	17 058	20 377	20 377
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	10 081	9 161	<b>7 996</b>	8 469	7 741	9 247	9 247

*c. de toelichting bij de cijfers***Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven	2001	2002	2003	2004
1. Compensatie Ontvangsten VBS tarief			- 3 500	
2. Prijsbijstelling	234	271	282	294
<b>Totaal</b>	<b>234</b>	<b>271</b>	<b>- 3 218</b>	<b>294</b>

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2000 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1999.

ad 1. De verlaging van de uitgaven in 2003 betreft de compensatie voor de problematiek van de lagere ontvangsten VBS (zie ook art. M05.10).

ad 2. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen***De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
05.31.01 Steunverlening zeescheepvaart	17 364	1 556	2 812	7 538	8 370	7 379	43 D	12,30
05.31.02 Stimulering kennis-infrastructuur	1 600	2 490	3 041	1 600	2 490	3 041	12	12,30
05.31.03 Stimulering overig goederenvervoer	10 153	8 540	5 983	13 078	9 329	7 200	43 D	12,12
<b>Totaal</b>	<b>29 117</b>	<b>12 586</b>	<b>11 836</b>	<b>22 216</b>	<b>20 189</b>	<b>17 620</b>		

### **05.31.01 Steunverlening zeescheepvaart**

Dit artikel heeft betrekking op een groot aantal activiteiten, waarvan de financiering van Nederland Maritiem Land (NML) een ook in omvang belangrijke post is (f 6,5 mln). Een andere belangrijke post, zowel inhoudelijk als qua omvang, betreft activiteiten gericht op het nautische onderwijs. Vraagstukken die hier aan de orde komen zijn het beter laten aansluiten van de vraag en het aanbod op elkaar en het beter laten samenwerken van de onderwijsinstellingen onderling. Daarnaast bevat dit artikel uitgaven voor onderzoek naar bijvoorbeeld de concurrentiepositie van de Nederlandse maritieme sector in internationaal perspectief en uitgaven voor het stimuleren van een Total Quality Management benadering van de talloze vraagstukken die op de reder afkomen, zoals milieu, veiligheid, arbeidsomstandigheden, strategisch personeelsbeleid etc.

### **05.31.02 Stimulering kennisinfrastructuur**

Met de in dit artikelonderdeel geraamde verplichtingen en uitgaven wordt bijgedragen aan de instandhouding van de kennisinfrastructuur van en voor de maritieme sector. Naast de verhoogde bijdrage van VenW aan de missiefinanciering van MARIN zal in 2001 de stimulering van innovatie in de maritieme sector verder gestalte moeten krijgen binnen het NML, Connekt en de algemene subsidieregelingen. Hiermee kan een verbreding naar innovatie in plaats van uitsluitend «hardware-technologie» worden bewerkstelligd.

### **05.31.03 Stimulering overig goederenvervoer**

De verplichtingen en uitgaven op dit artikelonderdeel worden ingezet ten behoeve van de vergroting van de marktkansen van het Nederlands bedrijfsleven in de transport- en dienstensector, met name in het buitenland, alsmede het bevorderen van vestigingen in Nederland van hoogwaardige logistieke dienstverlening.

De activiteiten op internationaal gebied (zoals missies, haalbaarheidsstudies en projecten) richten zich op het bevorderen van de logistieke functie van Nederland.

- Met het oog op de uitbreiding van de EU wordt een standpunt ontwikkeld voor de Nederlandse inzet op terreinen zoals de interne markt, sociaal beleid en de Agenda 2000. Hiertoe is beleids- onderbouwend onderzoek nodig.
- Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is sinds 1987 met het Ministerie van Economische Zaken betrokken bij de financiering van de Vereniging NDL (Nederland Distributieland). Op basis van de positieve uitkomsten van een in 1999 gehouden evaluatie van de effectiviteit van de subsidie aan NDL is besloten deze subsidie te continueren tot 2003.
- In het kader van het flankerend binnenvaartbeleid lopen de uitgaven met betrekking tot de subsidieregeling samenwerkingsverbanden binnenvaart nog door tot 2001.
- In de ICES Kennis Infrastructuur (KIS) is voor de periode tot en met 2002 een extra investeringsimpuls voorzien voor kennisontwikkeling met betrekking tot verkeer en vervoer waarbij vooral extra aandacht is voor nieuwe vervoersconcepten en andere innovaties in het goederen-transport. Hiervoor is in 1999 de stichting Connekt opgericht, die zich bezighoudt met wetenschappelijk onderzoek naar verkeer en vervoer.

*e. de kengetallen*

De ramingskengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op de artikelen 05.30 en 05.31. Dit houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen gulden.

Nadere onderbouwing van de uitgaven in 2001 op de artikelen 05.30 en 05.31:

	1999	2000	2001
programma-uitgaven	23,1	21,1	18,6
apparaats-uitgaven	6,8	7,0	7,6
<b>Totale uitgaven</b>	<b>29,9</b>	<b>28,1</b>	<b>26,2</b>
aantal fte's	60,4	52,4	24,9

Uitgavencomponent	2001 budget (in NLG mln)
Contributie IMO	0,8
Diversen	0,2
<b>Subtotaal artikel 05.30</b>	<b>1,0</b>
MARIN	3,0
Subsidie ZKKN en stichting Zeemanswelzijn	3,1
Nieuw zeescheepvaartbeleid	6,3
Beleidsondersteunend onderzoek	0,8
Nederland Distributieland (NDL)-bijdrage	0,8
Flankerend beleid binnenvaart	0,3
Transporttechnologie	1,7
Sectorstimulering	1,6
<b>Subtotaal artikel 05.31</b>	<b>17,6</b>
<b>Totaal 05.30 + 05.31</b>	<b>18,6</b>

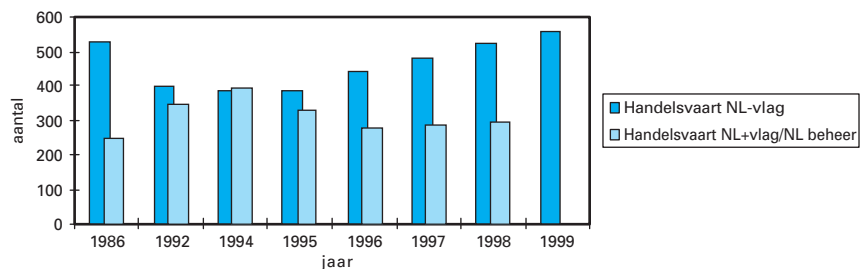
**(1) Zeescheepvaartbeleid**

Mede door het in 1996 geïntroduceerde beleidspakket voor de zeescheepvaart (fiscale maatregelen, bemanningsbeleid) is in termen van toegevoegde waarde en werkgelegenheid sinds een aantal jaren sprake van een sterke groei. Door dit succes is de situatie van werkloosheid van Nederlandse officieren inmiddels omgeslagen in een tekort, hetgeen de reders en vakbonden voor nieuwe uitdagingen plaatst. De rol van de overheid zal ook op het terrein van de mairitieme arbeidsmarkt en voor zover daarmee verbonden het onderwijs, bestaan uit een initiërende en aanjagende functie richting de marktpartijen.

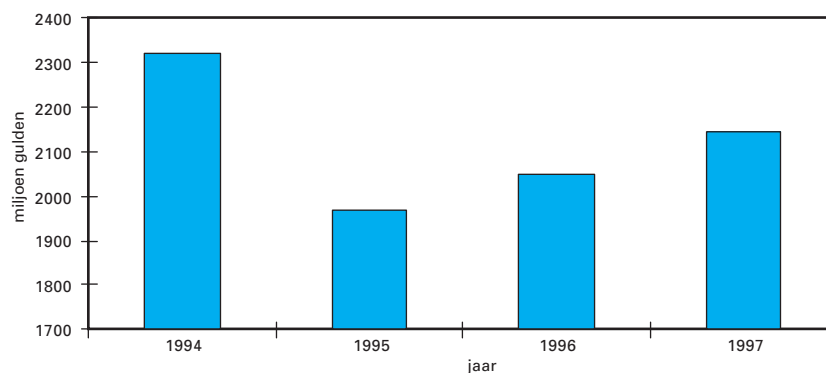
Het aantal schepen onder Nederlandse vlag is met ruim 40% gestegen ten opzichte van begin 1996. Naast «omgevlagde» schepen betreft dit ook nieuwbouw. Ook aan de daling van het aantal buitenlandse vlagschepen dat in belangrijke mate vanuit Nederland wordt beheerd is een einde gekomen en inmiddels valt een lichte groei te constateren. Ook de stijging

van de toegevoegde waarde met ca. 30% in drie jaar is zonder meer fors te noemen. De twee onderstaande grafieken geven de ontwikkelingen weer.

#### Ontwikkeling handelsvloot NL-vlag



#### Toegevoegde waarde van de Nederlandse zeescheepvaartsector (x mln. gulden)



Deze positieve ontwikkelingen vertalen zich ook in een sterke groei van de werkgelegenheid aan boord, na een jarenlange daling. De werkloosheid onder Nederlandse zeevarenden is hierdoor geheel weggewerkt en inmiddels omgeslagen in een snel groeiend tekort. In 1999 is een lichte achteruitgang te constateren van het aantal Nederlanders werkzaam aan boord, bij een verder stijgende totale werkgelegenheid en een blijvende schaarste aan Nederlandse zeevarenden. De verklaring hiervoor is een hogere uitstroom door zowel de vergrijzing van de Nederlandse zeevarenden als door het accepteren van een baan aan de wal.

#### (2) Vestigingsbeleid

Met het zeescheepvaartbeleid, zoals dat sinds 1996 van kracht is, is een kader geschapen om op gerichte wijze maritieme ondernemingen aan te trekken. Vestiging van maritieme ondernemingen is van belang in verband met de daarmee gepaard gaande creatie van indirect toegevoegde waarde en hoogwaardige werkgelegenheid, meer en sterker aan Nederland gebonden vervoersactiviteiten en uitstralings- en cluster-effecten. Het aantal scheepvaartondernemingen vertoont na een daling tussen 1994 en 1995 een stijging in 1996 en 1997. Ook het aantal in Nederland gevestigde reders, een belangrijk deel van de scheepvaartondernemingen, groeit sterk. In 1998 bedroeg de groei ruim 11%, tot een totaal aantal van 216.

## 05.32. Zeehavenontwikkeling

### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de verplichtingen en uitgaven van de Rijksoverheid in het kader van de zeehavenontwikkeling verantwoord. Belangrijke accenten worden daarbij gelegd op de versterking van de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens, het bestuurlijk overleg over mainports (BOM) en de vormgeving van het brainportconcept. De uitgaven voor de PKB/MER-procedure PMR worden eveneens op dit artikel verantwoord. Dit betreft activiteiten ter bevordering van de oplossing van het ruimtegebrek in de Mainport Rotterdam. De belangrijkste uitgavenpost betreft de bijdragen van de rijksoverheid voor de versnelde realisatie van zeehavenprojecten in het kader van de Subsidieregeling Haveninterne Projecten. Deze bijdragen van het Rijk vloeien voort uit het beleid ter versterking van de economische infrastructuur zoals is aangegeven in de in september 1995 uitgebrachte Voortgangsnota Zeehavenbeleid. Deze nota omvat maatregelen voor het verbeteren van de prijs-prestatieverhouding, optimaliseren van de bereikbaarheid van de havens, stimuleren van infrastructurele havenprojecten en het door harmonisatie bevorderen van eerlijke concurrentieverhoudingen tussen de havens in Europees verband. In december 1999 is een nieuwe voortgangsnota Zeehavenbeleid uitgebracht. Daarin is ondermeer opgenomen dat vanaf 2000 ook projecten in de nationale zeehavengebieden buiten Rotterdam Rijnen Maasmond en het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied in aanmerking kunnen komen voor een bijdrage in dit kader.

### b. de cijfers

#### Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

05.32	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			16 667	22 025	19 718	24 165	24 165	
1e suppl. wet 2000			14 400	- 441	- 2 080	- 279	- 238	
Nieuwe mutaties			14 711	- 3 924	- 4 048	- 3	463	
Stand ontwerp-begroting 2001	22 431	0	45 778	<b>17 660</b>	13 590	23 883	24 390	24 390
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	10 179	0	20 773	<b>8 014</b>	6 167	10 838	11 068	11 068

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.32	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		24 757	24 573	24 165	24 165	24 165	
1e suppl. wet 2000		17 157	2 947	- 2 080	- 279	- 238	
Nieuwe mutaties			- 3 444	- 410	4 444	463	
Stand ontwerp-begroting 2001	7 347	41 914	<b>24 076</b>	21 675	28 330	24 390	24 390
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	3 334	19 020	<b>10 925</b>	9 836	12 856	11 068	11 068

*c. de toelichting bij de cijfers*

De ten opzichte van de uitgaven afwijkende verplichtingenmutaties vanaf 2000 worden veroorzaakt door technische mutaties naar aanleiding van de realisatie van de begroting 1999.

**Specificatie nieuwe mutaties uitgaven (in NLG 1000)**

Uitgaven	2001	2002	2003	2004
1. Compensatie Ontvangsten VBS tarief (desaldering)	- 5 500	- 2 500	4 000	
2. Vrijval Sloopregeling	1 658	1 658		
3. Prijsbijstelling	398	432	444	463
<b>Totaal</b>	<b>- 3 444</b>	<b>- 410</b>	<b>4 444</b>	<b>463</b>

ad 1. De mutaties in de jaren 2001 t/m 2003 betreffen de compensatie voor de problematiek van de lagere ontvangsten VBS (zie ook art. M05.10).

ad 2. De vrijvallende gelden n.a.v beëindigen sloopregeling worden tot en met 2002 benut voor uitgaven op dit artikel.

ad 3. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 12 en 12.34.

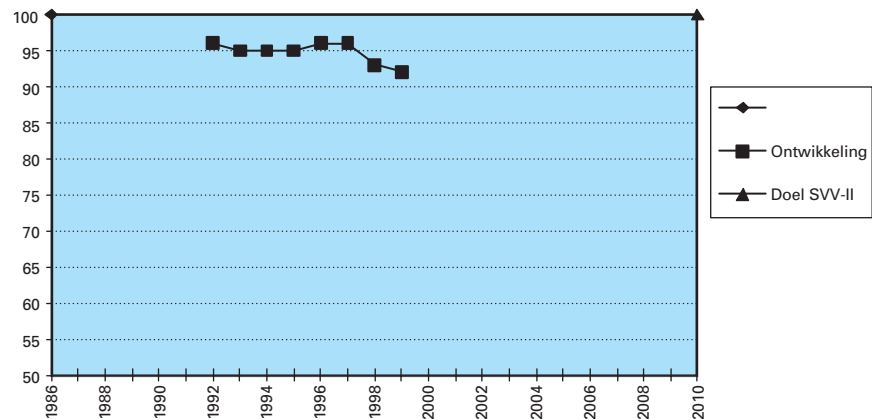
*e. de kengetallen*

De ramingskengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dit houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen gulden.

	1999	2000	2001
programma-uitgaven	7,3	41,9	24,1
apparaats-uitgaven (art. 05.01)	1,0	1,1	1,1
<b>totale uitgaven</b>	<b>8,3</b>	<b>43,0</b>	<b>25,2</b>
Aantal fte's	8,5	7,5	10,2

*Concurrentiepositie van de Nederlandse havens in de range Hamburg–Le Havre:*

Het marktaandeel van de Nederlandse havens in de Hamburg–Le Havre range is nog niet op het niveau van 1986 (51%=100). Het marktaandeel stabiliseerde zich de laatste jaren rond de 49%, maar zal in 1998 naar verwachting teruglopen naar 48%.

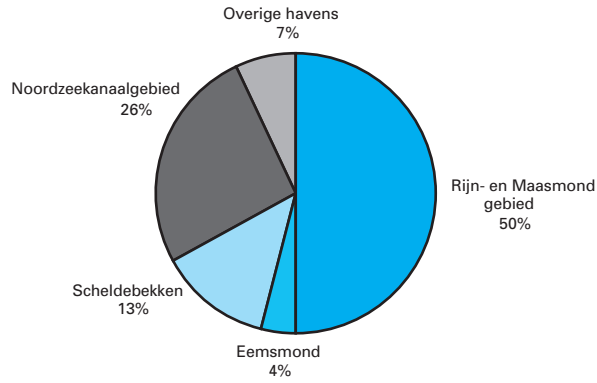


De daling van het marktaandeel lijkt het gevolg van een zeer sterke groei in de Hamburg-Le Havre range: Antwerpen groeide in 1998 met 7%, Wilhelmshaven zelfs met ca. 20%. De totale overslag in de Nederlandse zeehavens groeide relatief minder (1%). Een oorzaak ligt in de groei van containerstromen, die ten koste van «massagoed» en «overig stukgoed» aan aandeel winnen in de totale overslag. Sinds 1986 is het aandeel van de Nederlandse havens in de containeroverslag in de Hamburg–Le Havre range gedaald. Een verklaring hiervoor zijn de grootschalige investeringen in containerhavens elders in Noordwest-Europa, met extra concurrentie als gevolg (bron: Signalenrapport 1999).

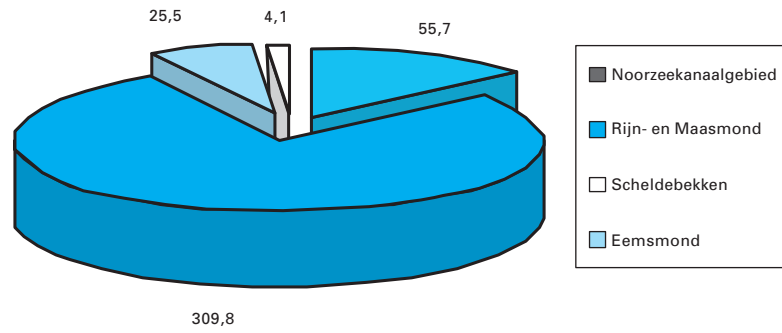
In 1998 bedroeg de totale toegevoegde waarde van de Nederlandse zeehavens 48,0 miljard gulden. Dit is 6,9% van het BNP. De totale havengerelateerde werkgelegenheid bedroeg in 1998 251 500 personen. Dit is 3,8% van de Nederlandse werkgelegenheid. (Bron: BER 2000).



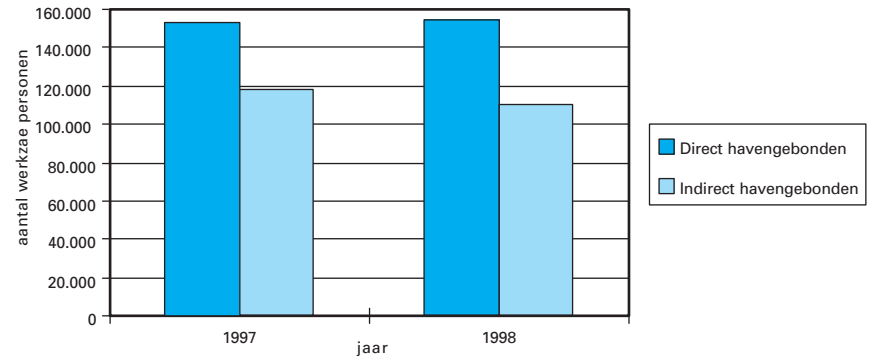
**Toegevoegde waarde Nederlandse zeehavengebieden – 1997**



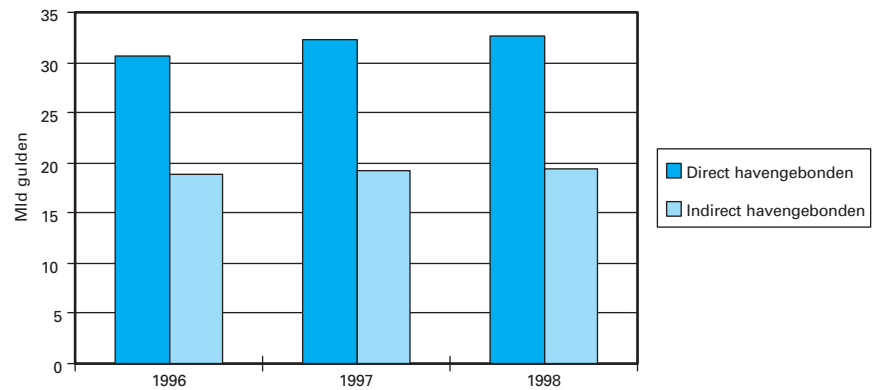
**Overgeslagen tonnen in de Nederlandse zeehavengebieden – 1999 in miljoen ton**



**Ontwikkeling directe en indirecte havengebondenwerkgelegenheid**



**Ontwikkeling directe en indirecte havengebonden toegevoegde waarde**



### 05.34. Uitkeringen herstructurering binnenvaart

#### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

In het kader van de herstructurering van de binnenvaart in West-Europa zijn sinds 1989 op basis van diverse verordeningen sloopuitkeringen ter beschikking gesteld. De sloopregeling is inmiddels afgerond en de betreffende verordeningen zijn vervallen. Dit geschiedde bij Verordening (EG) nr. 718 van de Raad van 29 maart 1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren. Deze Verordening regelt onder meer dat de zogenaamde oud-voor-nieuwregeling met 4 jaren wordt verlengd tot 28 april 2003. Dat betekent dat er in de begrotingsjaren 2001–2002 en mogelijk 2003 nog gelden in het kader van de oud-voor-nieuw regeling ontvangen en verantwoord zullen worden. Deze ontvangsten worden ter beschikking gesteld voor capaciteits- en/of stimuleringsmaatregelen in de binnenvaart. Dit zal echter vermoedelijk niet eerder dan in 2003 het geval zijn.

Vermeld zij dat de oud-voor-nieuwregeling in de periode van 4 jaren (1999–2003) wordt afgebouwd. Het verhoudingscijfer wordt geleidelijk verlaagd zodat dit in gelijke etappes en uiterlijk op 29 april 2003 tot nul is teruggebracht.

Nationaal was deze Europese regelgeving vertaald naar de Wet- en Regeling structurele sanering binnenvaart in de Europese binnenvaart. Deze nationale regelgeving dient gelet op het vorenstaande te worden vervangen door nieuwe wetgeving. Dit zal geschieden in 2000.

Ten behoeve van de sleepboten en kleine duw- en duwsleepboten vigeert een afzonderlijke nationale sloopregeling. Nu de Europese sloopregeling is komen te vervallen en er van de genoemde sloopregeling voor sleep- en kleine duw- en duwsleepboten nimmer gebruik is gemaakt is er aanleiding deze in te trekken.

#### b. de cijfers

##### Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

05.34	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			1 658	1 658	1 658	1 658	1 658	
Nieuwe mutaties			- 1 658	- 1 658	- 1 658	28 342	28 342	
Stand ontwerp-begroting 2001	65 549	3 502				30 000	30 000	30 000
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	29 745	1 589				13 613	13 613	13 613

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.34	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000	68 616	1 658	1 658	1 658	1 658	1 658	
1e suppl. wet 2000							
Nieuwe mutaties		- 1 658	- 1 658	- 1 658	28 342	28 342	
Stand ontwerp-begroting 2001	69 050				30 000	30 000	30 000
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	31 334				13 613	13 613	13 613

*c. de toelichting bij de cijfers***Specificatie nieuwe mutaties uitgaven (in NLG 1000)**

Uitgaven	2000	2001	2002	2003	2004
1. Beëindiging Sloopregeling	- 1 658	- 1 658	- 1 658	- 1 658	- 1 658
2. Sloopregeling				30 000	30 000
<b>Totaal</b>	- 1 658	- 1 658	- 1 658	28 342	28 342

ad 1. De vrijval die ontstaat als gevolg van het beëindigen van de sloopregeling (U05.34.08) zal worden ingezet voor knelpunten elders op de begroting van VenW.

ad 2. Deze mutatie heeft betrekking op de nieuwe sloopregeling (oud voor nieuw). In het kader van de herstructurering binnenvaart (de z.g. sloopregelingen) is de oud-voor-nieuwregeling verlengd van 1999 t/m 2002. Volgens de huidige planning zullen deze middelen waarschijnlijk vanaf 2003 door middel van flankerend beleid weer ten goede komen aan de sector.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen***05.34.09 Europees capaciteitsbeleid (Verordening 718/1999)**

Deze Verordening is van belang voor de inning en besteding van de bijdragen die in het kader van de oud-voor-nieuwregeling ontvangen zullen worden. De bijdragen worden betaald door de ondernemers die in de periode 29 april 1999 tot 29 april 2003 o.m. een nieuw schip in de vaart brengen zonder oude tonnage te laten slopen. Deze regeling wordt in 4 jaren afgebouwd. De inkomsten in de jaren 2001 en 2002 zullen naar schatting 20 miljoen per jaar bedragen. Omdat de regeling expireert per 29 april 2003 worden er in dat jaar geen inkomsten meer verwacht. Tevens wordt verwacht dat de uitgaven op zijn vroegst in 2003 en later gerealiseerd zullen worden.

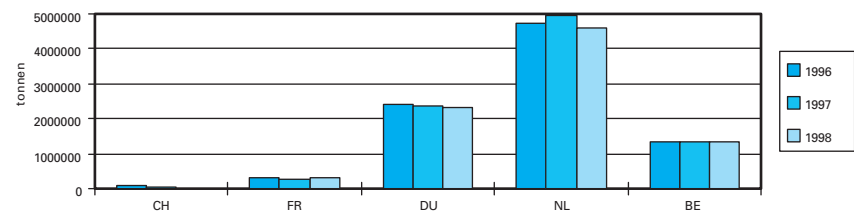
e. de kengetallen

De ramingskengetallen verstrekken informatie over de totale uitgaven ten behoeve van de activiteiten op dit artikel. Dit houdt in dat ook uitgaven op personeel en materieel gebied zijn toegerekend. De bedragen zijn in miljoenen gulden.

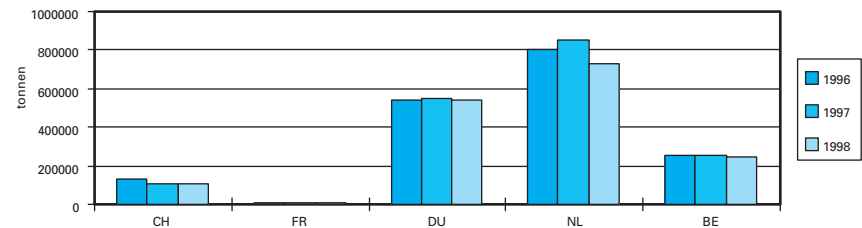
	1999	2000	2001
programma-uitgaven	69,0	0	0
apparaats-uitgaven (art. 05.01)	1,0	0	0,1
<b>totale uitgaven</b>	<b>70,0</b>	<b>0</b>	<b>0,1</b>
Aantal fte's	8,6	0,1	0,5

De effecten van de sloopregeling laten zich afleiden uit de ontwikkeling van de binnenvaartvloot.

**(netto) Ontwikkeling in de droge Rijnvloot per 1-1-'96, 1-1-'97 en 1-1-'98**



**(netto) Ontwikkeling in de natte Rijnvloot per 1-1-'96, 1-1-'97 en 1-1-'98**



Bron: Jaarverslag Centrale Commissie voor de Rijnvaart 1998

Notie 1: de sloopregeling trad eind 1996 in werking waardoor de effecten van de sloopregeling voor het eerst tot uiting komen in de cijfers van 1997 en zullen doorlopen in de jaren 98, 99 en '00.

Notie 2: ontwikkeling betreft zowel de afname door slooptonnage alsmede toename door nieuwbouw.

Notie 3: droge Rijnvloot betreft droge ladingschepen, natte Rijnvloot betreft tankschepen.

## 06 TELECOMMUNICATIE EN POSTZAKEN

### Algemeen

De missie van VenW op het beleidsterrein Telecommunicatie en Post is het zorgdragen voor hoogwaardige en maatschappelijk verantwoorde voorzieningen op het terrein van informatie- en communicatietechnologie en post in een concurrerende omgeving. Het beleid kent drie hoofddoelstellingen, die zijn gericht op het volbrengen van de missie:

- Aanbod van Informatie- en Communicatie-infrastructuur: zorgdragen voor een aanbod van eersteklas infrastructuur en diensten op het gebied van telecommunicatie, telematica en post ten behoeve van de versterking van de concurrentiepositie van Nederland.
- Waarborg van maatschappelijke belangen: waarborgen van maatschappelijke belangen bij toegang tot, het gebruik van en inpassing van telecommunicatie-, telematica- en postvoorzieningen.
- Zorg voor een vitale sector: zorgdragen voor optimale nationale marktcondities en streven naar optimale marktcondities in een zo groot mogelijk aantal landen.

Hieruit volgen als hoofdtaken:

- op nationale en internationale schaal vormgeven aan het post- en telecommunicatiebeleid van de overheid met als belangrijkste doelstelling om uitstekende en betrouwbare post- en telecommunicatievoorzieningen voor particulieren en bedrijfsleven te verzekeren;
- versterken van de positie van de Nederlandse aanbodsector in de telecommunicatie, telematica en post, door het creëren van de randvoorwaarden die nodig zijn voor het ontwikkelen van een – qua prijs/kwaliteitsverhouding – sterke en internationaal concurrerende post- en telecommunicatiebranche;
- bevorderen van telematica ten behoeve van de sectoren Verkeer, Vervoer en Water;
- bewaken van de maatschappelijke functie van post en telecommunicatie (universele dienstverlening en informatiemaatschappij);
- opstellen van regelgeving (met als kenmerkende aspecten de internationale regelgeving en implementatie van de EU-regelgeving);
- ontwikkelen van de kennisinfrastructuur op het gebied van post, telecommunicatie en telematica;
- vormgeven van het frequentie- en nummerbeleid, o.m. door het opstellen van een Nationaal Frequentie Plan en een Nationaal Nummer Plan:
- vertegenwoordigen van de Staat in internationale organisaties op post- en telecommunicatiegebied;
- ondersteunen van Nederlandse post- en telecommunicatiebedrijven bij het verwerven van een plaats in de internationale post- en telecommunicatiemarkt;
- laten functioneren van de post- en telecommunicatievoorzieningen in buitengewone omstandigheden;
- vervullen van het aandeelhouderschap van de Staat der Nederlanden bij de Koninklijke KPN N.V., TNT Post Groep N.V. en NOZEMA N.V.
- in beeld brengen van de maatschappelijke gevolgen van de moderne informatiemaatschappij en het zo nodig beïnvloeden hiervan;

## 06.01. Personeel en materieel Directoraat-Generaal Telecommunicatie en Postzaken

### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel zijn opgenomen alle verplichtingen en uitgaven die nodig zijn voor het functioneren van het ambtelijk apparaat van het Directoraat-Generaal Telecommunicatie en Postzaken (DGTP). Het artikel bevat ondermeer de volgende componenten:

- loonkosten en overige tot het loon te rekenen kosten van het ambtelijk personeel (personeel vallend onder de begrotingssterkte);
- kosten van het niet-ambtelijk personeel en overige personele kosten;
- materiële uitgaven.

### b. de cijfers

#### Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

06.01	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		22 278	22 174	21 891	21 892	21 892	
1e suppl. wet 2000		1 250	1 369	1 096	1 029	1 029	
Nieuwe mutaties		659	478	426	429	433	
Stand ontwerp-begroting 2001	22 972	24 187	<b>24 021</b>	23 413	23 350	23 354	23 354
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	10 424	10 976	<b>10 900</b>	10 624	10 596	10 598	10 598

#### Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

06.01	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		22 278	22 174	21 891	21 892	21 892	
1e suppl. wet 2000		1 250	1 369	1 096	1 029	1 029	
Nieuwe mutaties		659	478	426	429	433	
Stand ontwerp-begroting 2001	22 168	24 187	<b>24 021</b>	23 413	23 350	23 354	23 354
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	10 059	10 976	<b>10 900</b>	10 624	10 596	10 598	10 598

*c. de toelichting bij de cijfers*

**specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	2000	2001	2002	2003	2004
1. Loonbijstellingstranche 2000	587	573	568	568	568
2. Prijsbijstellingstranche 2000		82	89	92	96
3. Bijdrage VenW-brede problematiek		- 232	- 231	- 231	- 231
4. Loonkosten trainees	72	55			
Totaal	659	478	426	429	433

ad 1. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000.

ad 2. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

ad 3. Vanuit dit artikel wordt een bijdrage geleverd aan de VenW-brede financiële problematiek.

ad 4. Dit betreft loonkosten van trainees Rijksoverheid.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
06.01.01 Ambtelijk personeel	14 703	17 565	17 495	14 703	17 565	17 495	11	12.6
06.01.02 Overig personeel	3 492	1 446	1 504	2 943	1 446	1 504	12	12.6
06.01.03 Materieel	4 777	5 176	5 022	4 522	5 176	5 022	12	12.6
Totaal	22 972	24 187	24 021	22 168	24 187	24 021		

**06.01.01 Ambtelijk personeel**

De raming van de uitgaven voor ambtelijk personeel heeft plaatsgevonden door middel van de Systematiek Nieuwe Integrale Personeelsbegroting (SNIP).

**06.01.02 Overige personele uitgaven**

Dit artikelonderdeel bevat de ramingen voor de kosten van vorming & opleiding, werving & selectie, kinderopvang, inhuur en overig personeelsbeleid.

**06.01.03 Materieel**

Dit betreft de verplichtingen en uitgaven voor materiële zaken in verband met het functioneren van het Directoraat-Generaal Telecommunicatie en Postzaken. De volgende uitgaven komen ten laste van dit artikelonderdeel:

- bureaunkosten, zoals kantoorbenodigdheden, drukwerk, literatuur, reproductiekosten, telecommunicatie en porti;
- reis- en verblijfkosten voor dienstreizen in/naar en vanuit binnen- en buitenland;
- representatiekosten, voorlichtingsuitgaven en kosten voor vergaderingen, jubilea;
- externe dienstverlening;
- aanschaf en onderhoud van meubilair, kantoormachines, reproductie-apparatuur, audio- en video-apparatuur, (specifieke) communicatie-apparatuur en vervoermiddelen.

*e. Kengetallen*

**De onderbouwing van de personele component DGTP**

<b>DGTP Totaal</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Gemiddelde gerealiseerde bezetting in fte	120.7						
Gemiddelde gerealiseerde prijs per fte (in gld)	121 823						
Gemiddelde geraamde begrotingssterkte in fte		140,9	140,9	139,9	139,9	139,9	139,9
Gemiddelde geraamde prijs per fte (in gld)		124 663	124 166	123 181	123 188	123 188	123 188

<b>DGTP directie Informatie-Infrastructuur</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Gemiddelde gerealiseerde bezetting in fte	29.4						
Gemiddelde gerealiseerde prijs per fte (in gld)	124 876						
Gemiddelde geraamde begrotingssterkte in fte		36	36	36	36	36	36
Gemiddelde geraamde prijs per fte (in gld)		128 000	128 000	128 000	128 000	128 000	128 000

<b>DGTP directie Marktontwikkeling &amp; Stimulering</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Gemiddelde gerealiseerde bezetting in fte	27.2						
Gemiddelde gerealiseerde prijs per fte (in gld)	118 465						
Gemiddelde geraamde begrotingssterkte in fte		35	35	34	34	34	34
Gemiddelde geraamde prijs per fte (in gld)		128 000	128 000	128 000	128 000	128 000	128 000

<b>DGTP Beleids- en Ondersteunende Staven</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
Gemiddelde gerealiseerde bezetting in fte	64.1						
Gemiddelde gerealiseerde prijs per fte (in gld)	120 965						
Gemiddelde geraamde begrotingssterkte in fte		69.9	69.9	69.9	69.9	69.9	69.9
Gemiddelde geraamde prijs per fte (in gld)		118 500	118 500	118 500	118 500	118 500	118 500

Eenzijds is een prijsopdrijvend effect merkbaar vanwege de krappe arbeidsmarkt. Anderzijds wordt door DGTP een arbeidsmarktcommunicatie ontwikkeld, gericht op pas afgestudeerden. Pas afgestudeerden zijn meestal relatief jong en ontvangen aanvangssalarissen die onder het gemiddelde niveau liggen. Naar verwachting zullen beide effecten elkaar opheffen. De arbeidsmarktcommunicatie is tevens een van de instrumenten om het aantal vacatures te minimaliseren.



## 06.02. Bijdrage agentschap Rijksdienst voor Radiocommunicatie (RDR)

### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

In dit artikel zijn opgenomen de bijdragen van VenW aan het agentschap RDR. Voor de agentschapsbegroting van de RDR wordt verwezen naar wetsartikel 4 van de Rijksbegroting. In 2001 is de tweede evaluatie van het agentschap RDR gepland.

### b. de cijfers

#### Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

06.02	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		1 016	1 016	1 016	1 016	1 016	
1e suppl.wet 2000		7 205	176	89	16	16	
Nieuwe mutaties			7 000	7 000	7 000	7 000	
Stand ontwerp-begroting 2001	10 002	8 221	8 192	8 105	8 032	8 032	8 032
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	4 539	3 731	3 717	3 678	3 645	3 645	3 645

### c. de toelichting bij de cijfers

De nieuwe mutatie is het gevolg van het kabinetsstandpunt over het rapport «Maat houden». Als gevolg hiervan kunnen de kosten die de RDR maakt voor bezwaar en beroep (f 1 mln.) en strafrechtelijke repressieve handhaving (f 6 mln.) niet meer in de tarieven worden doorberekend. Deze kosten worden elders in de begroting gecompenseerd.

### d. de onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderdelen. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 12 en 12.6.

## 06.03. Bijdrage aan de Onafhankelijke Post en Telecommunicatie Autoriteit (OPTA)

### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

In dit artikel zijn de bijdragen opgenomen van VenW aan het zelfstandig bestuursorgaan OPTA.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

06.03	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000							
1e suppl.wet 2000		3 000					
Nieuwe mutaties			3 000	3 000	3 000	3 000	
Stand ontwerp-begroting 2001	5 656	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	2 567	1 361	1 361	1 361	1 361	1 361	1 361

*c. de toelichting bij de cijfers*

De nieuwe mutatie is het gevolg van het kabinetsstandpunt over het rapport «Maat houden». Als gevolg hiervan kunnen de kosten die de OPTA maakt voor bezwaar en beroep niet meer in de tarieven worden doorberekend. Deze kosten worden samen met een vergoeding voor kosten van advisering aan het Ministerie elders binnen de begroting gecompenseerd.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel heeft geen onderdelen. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 12 en 12.6.

**06.10. Telecommunicatie en Post**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Voor de voorbereiding en uitvoering van het beleid wordt strategisch en beleidsvoorbereidend onderzoek uitgevoerd. Hiernaast neemt DGTP deel aan overleg in internationaal verband. Aan een aantal internationale organisaties wordt ook in financiële zin bijgedragen. Naast telecommunicatie en post is ook telematica een speerpunt van het beleid.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

06.10	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		15 751	12 680	12 622	12 622	12 622	
1e suppl.wet 2000		500					
Nieuwe mutaties		120	12 420	64	233	238	
Stand ontwerp-begroting 2001	10 398	16 371	<b>25 100</b>	12 686	12 855	12 860	12 860
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	4 718	7 429	<b>11 390</b>	5 757	5 833	5 836	5 836

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

06.10	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		15 751	12 680	12 622	12 622	12 622	
1e suppl.wet 2000		500					
Nieuwe mutaties		120	12 420	64	233	238	
Stand ontwerp-begroting 2001	8 722	16 371	<b>25 100</b>	12 686	12 855	12 860	12 860
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	3 958	7 429	<b>11 390</b>	5 757	5 833	5 836	5 836

*c. de toelichting bij de cijfers*

**specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	2000	2001	2002	2003	2004
1. Prijsbijstellingstranche 2000		100	110	113	118
2. Bijdrage aan VenW-brede problematiek		- 300	- 166		
3. Voorbereidingskosten Kenniswijk		12 500			
4. HGIS prijsbijstelling	120	120	120	120	120
Totaal	120	12 420	64	233	238

ad 1. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

ad 2. Vanuit dit artikel wordt een bijdrage geleverd aan de VenW-brede financiële problematiek.

ad 3. Deze mutatie betreft de voorbereidingskosten 2001 voor het project Kenniswijk.

In dit project wordt een PPS-constructie voorbereid om te komen tot een grootschalig ICT-experiment, gericht op de consument, met als oogmerk innovatie te bevorderen van infrastructuur en diensten. De voorbereidingskosten betreffen de beleidsontwikkeling en de projectondersteuning. Deze kosten worden elders binnen de begroting gecompenseerd.

ad 4. Deze mutatie betreft de HGIS prijsbijstelling 2000.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
06.10.01 Specifieke uitgaven	4 094	9 311	17 910	2 335	9 311	17 910	12	12.6
06.10.02 Bijdr. int. organisaties	451	500	500	410	500	500	43G	12.6
06.10.04 Bijdrage UPU en ITU	3 875	4 440	4 440	3 906	4 440	4 440	43G	12.6
06.10.05 Telematica	1 978	2 120	2 250	2 071	2 120	2 250	12	12.6
<b>Totaal</b>	<b>10 398</b>	<b>16 371</b>	<b>25 100</b>	<b>8 722</b>	<b>16 371</b>	<b>25 100</b>		

**06.10.01 Specifieke uitgaven**

De uitgaven op dit artikelonderdeel bestaan uit de uitgaven voor extern onderzoek van strategische aard of ter ondersteuning van beleidsvoorbereiding. Ook wordt op dit onderdeel de overige uitbesteding verantwoord. Voorbeelden van activiteiten zijn de evaluatie van OPTA, de voorbereiding van het project Kenniswijk, het project Nationaal Antenne Beleid en de internationale benchmark van de Nederlandse telecom infrastructuur. Onderzoeken kunnen dienen ter voorbereiding of aanpassing van regelgeving en ter beïnvloeding van het EU-beleid.

**06.10.02 Bijdragen Internationale Organisaties**

VenW betaalt contributie aan internationale organisaties waarin de Staat der Nederlanden lid is. Het gaat om organisaties die werkzaam zijn op het gebied van standaardisatie en harmonisatie van frequenties en van het beleid op het gebied van telecommunicatie en post. Het betreft met name de volgende organisaties :

- Conférence Européenne des Administrations des Postes et des Telecommunications (CEPT) en
- European Telecommunications Standard Institute (ETSI)

Het CEPT is het Europees overkoepelend orgaan dat zich bezighoudt met frequentieplanning, harmonisatie van vergunningverlening en afstemming van het Europese standpunt in de International Telecommunication Union (ITU). ETSI is een Europese organisatie met als hoofdtak de standaardisatie van telecomapparatuur.

#### **06.10.04 Bijdrage Universal Postal Union (UPU) en International Telecommunication Union (ITU)**

VenW betaalt contributie aan internationale organisaties waarvan de Staat der Nederlanden lid is. Het betreft hier o.a. gespecialiseerde VN-organisaties. Tussen de lidstaten van deze organisatie worden verdragen afgesloten. Het gaat met name om de volgende organisaties:

- International Telecommunication Union (ITU) en
- Universal Postal Union (UPU)

ITU is de mondiale organisatie op het gebied van telecomaangelegenheden, met als belangrijkste onderwerpen frequenties, standaarden en ondersteuning van ontwikkelingslanden. UPU houdt zich op mondiaal niveau bezig met de beleidsmatige en technisch/operationele aspecten van post.

#### **06.10.05 Telematica**

De uitgaven op dit artikelonderdeel hebben betrekking op het telematica-beleid ten behoeve van de sectoren Verkeer, Vervoer en Water. VenW signaleert en vertaalt de ontwikkelingen op het gebied van ICT en (voertuiggebonden) telematica-diensten ten behoeve van een betere benutting van de fysieke infrastructuur. Samen met andere partijen wordt de impact daarvan onderzocht op de beleidsdoelen, de instrumenten en de rolopvatting van VenW en wordt gewerkt aan de introductie van nieuwe marktgedreven diensten. Voorbeelden van onderwerpen zijn het elektronisch kenteken, elektronische voertuig identificatie, mobiel Internet en de intelligente boordcomputer.

*e. Kengetallen*

**In onderstaand overzicht is een specificatie opgenomen van de bijdragen aan internationale organisaties, ITU en UPU (in NLG 1000).**

Organisatie	2001 en verdere jaren
Internationaal telecommunication Union (ITU)	4 040
Universal Postal Union (UPU)	400
Conférence Européenne des Administrations des Postes et des Telecommunications (CEPT)	60
European Telecommunications Standard Institute (ETSI)	440
<b>Totaal</b>	<b>4 940</b>

## 07 METEOROLOGISCHE AANGELEGENHEDEN

Het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KNMI) heeft de opdracht om de meteorologische en seismologische dienstverlening voor de Nederlandse samenleving te garanderen en te informeren over het klimaat nu en in de toekomst. Het doel van deze dienstverlening is een bijdrage te leveren aan de veiligheid van mensen en goederen en het optimaal laten functioneren van de infrastructuur van Nederland.

In het KNMI-beleid staat verbetering van de dienstverlening aan de Nederlandse samenleving centraal, waarbij wordt gezorgd voor kwalitatief hoogwaardige producten, afgestemd op de behoefte van de afnemers. Hierbij valt te denken aan de meteorologische voorlichting en dienstverlening ten behoeve van luchtvaart, scheepvaart en wegverkeer. In samenwerking met de LVNL (Luchtverkeersleiding Nederland) en RWS (Rijkswaterstaat) wordt gewerkt aan de verbetering van de meteorologische dienstverlening en aan een efficiëntere bedrijfsvoering.

Het KNMI beschikt over interdisciplinaire kennis op het gebied van dynamische en fysische meteorologie en oceanografisch onderzoek. Het klimaatonderzoek dat daaruit wordt afgeleid vereist grote personele inspanningen en investeringen. De complexiteit en de hoge kosten van deze activiteiten vereisen een goede internationale samenwerking met instituten binnen Europa en wereldwijd overleg en uitwisseling van informatie. Per 1 januari 1995 heeft het KNMI de status van agentschap gekregen. In 1997 heeft een evaluatie van de agentschapsstatus plaatsgevonden. Als gevolg hiervan is besloten in 1999 een ontvlechting tussen de nutstaak en de commerciële activiteiten van het KNMI te laten plaatsvinden. De commerciële activiteiten vallen vanaf dat moment niet langer onder de verantwoordelijkheid van het KNMI. Voor verdere gegevens over de inrichting van het agentschap wordt verwezen naar de agentschapsbegroting.

### 07.04. Bijdragen Internationale Organisaties

#### *a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

De grondslagen voor de activiteiten onder dit artikelonderdeel zijn vastgesteld bij Koninklijk Besluit van 28 februari 1974 (staatsblad 120/1974). De taken zijn weergegeven in art. 4.1 van het Koninklijk Besluit.

De WMO speelt een hoofdrol bij het maken en handhaven van wereldwijde afspraken inzake inzameling, uitwisseling en bewerking van meteorologische gegevens. Gestreefd wordt naar het handhaven van de «free flow of information» tussen de nationale meteorologische instituten. De organisatie speelt in toenemende mate een rol op het gebied van het klimaat: coördinatie van klimaatwaarnemingen en het stimuleren van het onderzoek.

De bijdragen van de 160 lidstaten worden vastgesteld volgens een contributieschaal naar draagkracht, die eens in de vier jaren wordt aangepast aan die van de Verenigde Naties.

Onder dit artikel worden de volgende uitgaven verantwoord.

- Contributie aan de WMO, artikel 07.04.01;
- Bijdrageverzoeken e.d. afkomstig van de WMO en gericht aan Nederland (onder andere in het kader van noodhulp), artikel 07.04.01;

- Bijdrage aan het IPCC Trust Fund, te betalen aan de WMO, artikel 07.04.02;
- Bijdrage aan de IPCC TU III, te betalen aan het RIVM, artikel 07.04.02.

*b. de cijfers*

**Opbouw verplichtingen vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

07.04	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			199	2 857	249	2 907	249	
Nieuwe mutaties			- 29	29	- 29	29	- 29	
Stand ontwerp-begroting 2001	1 529	2 833	170	<b>2 886</b>	220	2 936	220	221
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	694	1 286	77	<b>1 310</b>	100	1 332	100	100

**Opbouw uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

07.04		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			1 578	1 578	1 578	1 578	1 578	
Stand ontwerp-begroting 2001		1 547	1 578	<b>1 578</b>	1 578	1 578	1 578	1 578
Stand ontwerp-begroting 2000 in EUR1000		702	716	<b>716</b>	716	716	716	716

*c. de toelichting bij de cijfers*

De mutaties hebben betrekking op het wijzigen van de te betalen WMO contributie.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de verplichtingen en uitgaven (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Verplichtingen			Uitgaven			Codering	
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	econ.	funct.
07.04.01 Bijdrage WMO	2 833	50	2 765	1 547	1 406	1 406	43G	11.1
07.04.02 Overige bijdragen		120	121		172	172	43G	11.1
Totaal	2 833	170	2 886	1 547	1 578	1 578		

e. Kengetallen en overige gegevens

**Specificatie WMO-contributie artikel 07.04.01 (x 1 000)**

	eenheid	2001
Bijdrage WMO	CHF	62 200
Nederlandse contributie	%	1.59
Bijdrage Nederland	CHF	989
Begroting artikel 07.04.01 (1 CHF = f 1,3726)	HFL	1 357

**07.05. Bijdrage aan het agentschap KNMI**

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel wordt de bijdrage aan het agentschap KNMI geraamd.

b. de cijfers

**Opbouw verplichtingen en uitgaven vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

07.05	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			59 933	57 815	57 234	57 225	57 225	
1e suppl. wet 2000			1 016	1 039	1 018	1 015	1 015	
Nieuwe mutaties			1 330	2 947	2 954	2 962	2 973	
Stand ontwerp-begroting 2001		61 285	62 279	<b>61 801</b>	61 206	61 202	61 213	61 213
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		27 810	28 261	<b>28 044</b>	27 774	27 772	27 777	27 777

c. de toelichting bij de cijfers

**specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	2000	2001	2002	2003	2004
1. Verhoging contributie ECMWF		1 400	1 400	1 400	1 400
2. Looncompensatie 2000	1 330	1 303	1 290	1 290	1 290
3. Prijscompensatie 2000		244	264	272	283
Totaal	1 330	2 947	2 954	2 962	2 973

ad 1. Verhoging contributie ECMWF: De middellange termijnverwachtingen van het Europese centrum zijn voor het KNMI onmisbaar. De kosten die Nederland hiervoor moet dragen zijn de laatste tijd zodanig gestegen dat het KNMI-budget hiervoor niet toereikend meer is. De stijging wordt veroorzaakt door een drietal factoren, t.w. hogere productiekosten van het centrum in Reading, stijging van de koers van het Engelse pond en een hoger percentage van de totale kosten dat aan Nederland wordt toegerekend omdat ons BNP sneller is gestegen dan dat van andere landen in Europa.



ad 2. Dit betreft de loonbijstellingstranche 2000.

ad 3. Dit betreft de prijsbijstellingstranche 2000.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 03 en 11.1

*e. Kengetallen en overige gegevens*

Hieronder is een nadere specificatie van de bijdrage aan het agentschap KNMI opgenomen. In de specificatie wordt de bijdrage in de verhuiskosten, die voorheen op artikel 7.01 verantwoord werd, zichtbaar gemaakt. Daarnaast wordt dat deel van de rentecompensatie als gevolg van het beroep op de leenfaciliteit zichtbaar dat betrekking heeft op afnemers van het KNMI uit de categorie «derden». Dit bedrag wordt door VenW namens het ministerie van Financiën als een bijzondere bijdrage uitgekeerd aan het agentschap, maar heeft dus geen betrekking op de afname van producten door het moederdepartement. Voor een nadere specificatie van de door VenW afgenomen producten wordt verwezen naar de agentschapsbegroting van het KNMI.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
vergoeding voor afname van producten (incl. rentecompensatie leenfaciliteit)	60 832	61 404	60 809	60 805	60 816	60 816
bijzondere bijdrage rentecompensatie ten behoeve van derden	397	397	397	397	397	397
bijdrage in kosten verhuizing	1 050					
Totaal	62 279	61 801	61 206	61 202	61 213	61 213

Voor kengetallen betreffende het agentschap KNMI zie de agentschapsbegroting KNMI.

## 2 Ontvangsten

### 01 ALGEMENE DEPARTEMENTALE AANGELEGENHEDEN

#### 01.01. Personeel en materieel Centrale Diensten

##### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

In dit artikel zijn de ontvangsten geraamd die betrekking hebben op ambtelijk personeel en overige personele aangelegenheden. Ook worden op dit artikel de geraamde ontvangsten verantwoord, welke verband houden met de materiële uitgaven van de Centrale Diensten.

##### b. de cijfers

#### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.01	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		3 708	3 708	3 708	3 708	3 708	
Nieuwe mutaties			3 565				
Stand ontwerp-begroting 2001	1 446	3 708	7 273	3 708	3 708	3 708	3 708
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	656	1 683	3 300	1 683	1 683	1 683	1 683

##### c. de toelichting bij de cijfers

#### Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)

Verplichtingen en uitgaven	2000	2001	2002	2003
1. Ontvangsten RGD		3 565		
Totaal		3 565		

ad 1. Deze mutatie heeft betrekking op terugontvangsten van de RGD, gerelateerd aan voormalige huisvestingsprojecten welke door VenW gefinancierd zijn en welke in de periode 2000-2001 ter compensatie dienen van de uitgaven t.b.v. de herhuisvesting in het pand Koningskade.

##### d. de onderverdeling in artikelonderdelen

#### 01.01.01 Ambtelijk personeel

Op dit artikelonderdeel worden de ontvangsten geboekt met betrekking tot het ambtelijk personeel van de Centrale Diensten.

### 01.01.02 Overige personeelsontvangsten

Personele ontvangsten, welke niet direct gerelateerd kunnen worden aan de uitgaven op artikelonderdeel 01.01.02 «Overig personeel», worden op dit artikelonderdeel geboekt.

### 01.01.03 Materieel

Ten gunste van dit artikelonderdeel worden de ontvangsten geboekt welke geen relatie met personeel hebben.

#### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1999	2000	2001	econ.	funct.
01.01.01 Ambtelijk Personeel	152	69	69	11	12.9
01.01.02 Overige personeelsontvangsten	161	1 500	1 500		
01.01.03 Materieel	1 133	2 139	5 704	16	12.9
Totaal	1 446	3 708	7 273		

### 01.10. Ruimtevaartactiviteiten

#### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Bij de jaarlijkse afrekening door de verschillende ruimtevaartorganisaties worden eventuele budgetoverschotten uit voorgaande jaren, in mindering gebracht op de bijdragen voor het komende jaar. Deze verminderingen worden in de begroting niet gesaldeerd opgenomen onder het uitgaven-artikel, maar als middelen verantwoord.

#### b. de cijfers

#### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.10	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		2 200	4 500	2 000			
Nieuwe mutaties					1 000	1 000	
Stand ontwerp-begroting 2001	2 100	2 200	4 500	2 000	1 000	1 000	1 000
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	953	998	2 042	908	454	454	454

*c. de toelichting bij de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Ontvangsten	2000	2001	2002	2003	2004
1. Ontvangsten EUMETSAT				1 000	1 000
Totaal				1 000	1 000

ad 1. Na 2002 waren nog geen ontvangsten EUMETSAT in de begroting opgenomen, deze worden nu wel opgenomen ter hoogte van het eerder genoemde structurele niveau van f 1,0 mln. De hogere ontvangsten compenseren de hogere uitgaven (zie U 01.10).

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 47G en 11.1.

**01.15 Bijdragen Fonds Economische Structuurversterking**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Ten gunste van dit artikel worden alle bijdragen vanuit het Fonds Economische Structuurversterking verantwoord.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

01.15	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		25 000	19 000	12 000	10 000	10 000	
1e suppl. wet 2000		21 000	27 000	25 000			
Stand ontwerp-begroting 2001	16 826	46 000	<b>46 000</b>	37 000	10 000	10 000	10 000
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	7 635	20 874	<b>20 874</b>	16 790	4 538	4 538	4 538

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 08 en 12.9.

## 01.16 Dividend Westerscheldetunnel

### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de dividendontvangsten die samenhangen met de Westerscheldetunnel verantwoord. De uitgaven en ontvangsten die samenhangen met de bouw van de tunnel worden verantwoord op het Infrastructuurfonds (art. 03.01).

### b. de cijfers

#### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

01.16	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000						90 000	
Stand ontwerp-begroting 2001						90 000	90 000
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000						40 840	40 840

### d. onderverdeling in artikelonderdelen

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16 en 12.1.

## 02 RIJKSWATERSTAATSAANGELEGENHEDEN

### 02.01. Indirecte uitvoeringsontvangsten

#### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden de ontvangsten verantwoord voor personeel, materieel en automatisering van Rijkswaterstaat, voor zover deze niet kunnen worden toegerekend aan (deel)programma's.

Het betreft hier voornamelijk ontvangsten inzake:

- ouderbijdragen kinderopvang;
- Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds (langdurig zieken);
- betalingen door derden, wanneer sprake is van gehele of gedeeltelijke terugbetaling van door Rijkswaterstaat betaalde (personele) kosten.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

02.01	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		26 125	26 125	26 125	26 125	26 125	
Nieuwe mutaties			- 1 500	- 1 500	- 1 500	- 1 500	
Stand ontwerp-begroting 2001	20 807	26 125	<b>24 625</b>	24 625	24 625	24 625	24 625
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	9 442	11 855	<b>11 174</b>	11 174	11 174	11 174	11 174

*c. de toelichting bij de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/ verplichtingen	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1. Ramingsbijstelling ontvangsten		- 1500	- 1 500	- 1 500	- 1 500	
Totaal		- 1500	- 1 500	- 1 500	- 1 500	

ad 1. Neerwaartse ramingsbijstelling van de ontvangsten met f 1,5 mln. Deze bijstelling is gebaseerd op de realisaties in de laatste jaren.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 16 en 12.9.

**02.02. Exploitatiebijdragen**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden de ontvangsten verantwoord in het kader van de exploitatiebijdragen. Het betreft hier de ontvangsten die kunnen ontstaan als de exploitatiekosten van de gesubsidieerde organisaties lager blijken uit te vallen dan de uitgekeerde subsidies.

Op dit moment is alleen sprake van ontvangsten van de Stichting Buisleidingenstraat Zuid-West-Nederland. De leidingleggers betalen jaarlijks in de door hen betaalde tarieven, naast een tariefbestanddeel gebaseerd op de lopende kosten van de stichting, een bestanddeel dat is gebaseerd op de eenmalige kosten. De stichting draagt dit laatste bestanddeel af aan het Rijk, dat activa van de stichting heeft gefinancierd.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

02.02	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	
Nieuwe mutaties			1 500	1 500	1 500	1 500	
Stand ontwerp-begroting 2001	4 680	3 000	<b>4 500</b>	4 500	4 500	4 500	4 500
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	2 124	1 361	<b>2 042</b>	2 042	2 042	2 042	2 042

*c. de toelichting bij de cijfers*

**Specificatie nieuwe mutaties (in NLG 1000)**

Uitgaven/verplichtingen	2001	2002	2003	2004
1. Ramingsbijstelling ontvangsten	1 500	1 500	1 500	1 500
Totaal	1 500	1 500	1 500	1 500

ad 1. Ramingsbijstelling van de ontvangsten met f 1,5 mln. De ontvangsten van derden in het kader van de Buisleidingenstraat zijn vanaf 1998 toegenomen. Omdat binnen Hoofdstuk XII op het ontvangstenartikel 02.01 structureel lagere ontvangsten worden verwacht, wordt de begroting op het ontvangstenartikel 02.01 evenredig verlaagd.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 43D en 12.9.

**02.20. Natte infrastructuur**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden de ontvangsten geraamd in het kader van de natte infrastructuur.

De ontvangsten hebben betrekking op personeel dat wordt ingezet ten behoeve van advies en beleidsonderzoek voor derden. Daarnaast hebben de ontvangsten betrekking op de verkoop van rapportages, bijdragen van derden in ringonderzoeken en de uitvoering van analyses.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>02.20</b>	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	
1e suppl. wet 2000		3 824					
Stand ontwerp-begroting 2001	2 434	4 824	<b>1 000</b>	1 000	1 000	1 000	1 000
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	1 105	2 189	<b>454</b>	454	454	454	454

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16 en 12.9.

**03 PERSONENVERVOER**

**Algemeen**

**03.01. Personeel en materieel Directoraat-Generaal Personenvervoer**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden de ontvangsten verantwoord die gerelateerd zijn aan de personele en materiële uitgaven.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>03.01</b>	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		262	262	262	262	262	
1e suppl. wet 2000		352	352	352	352	352	
Nieuwe mutaties							
Stand ontwerp-begroting 2001	715	614	<b>614</b>	614	614	614	614
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	324	279	<b>279</b>	279	279	279	279



*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1999	2000	2001	econ.	funct.
03.01.01 Amtelijk personeel	38	114	114	16	12.9
03.01.02 Overig personeel	90			16	12.9
03.01.03 Ontvangsten materieel	587	500	500	16	12.9
Totaal	715	614	614		

**03.02. Onderzoek en ontwikkeling**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden bijdragen van derden aan projecten op het gebied van onderzoek en ontwikkeling verantwoord.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.02	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	
Stand ontwerp-begroting 2001	46	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	21	545	545	545	545	545	545

*c. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 16 en 12.9.

**Mobiliteit**

**03.10. Verrekening voorschotten openbaar vervoer**

*b. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel wordt de in voorgaande jaren niet geheel gebruikte bevoorschotting van vervoerbedrijven verantwoord.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.10	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		mem	mem	mem	mem	mem	
Stand ontwerp-begroting 2001	248	mem	<b>mem</b>	mem	mem	mem	mem
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	113	mem	<b>mem</b>	mem	mem	mem	mem

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 47D en 12.13.

**03.11. Garantieprovisie**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

De Eurofima-overeenkomst is een onderdeel van de verzelfstandigings-overeenkomst «Over de Wissel», welke is afgesloten tussen de NS en de rijksoverheid. In deze overeenkomst is vastgelegd dat de NS van 1 januari 1995 tot en met 30 september 1999 gelimiteerd (f 800 mln.) staats-gegarandeerd vreemd vermogen kan aantrekken in Eurofima-verband. Voorwaarde daarbij is onder meer dat de NS aan Verkeer en Waterstaat provisie betaalt (0,15% per jaar over de gemiddeld uitstaande hoofdsom).

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.11	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		mem	mem	mem	mem	mem	
Stand ontwerp-begroting 2001	217	mem	<b>mem</b>	mem	mem	mem	mem
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	98	mem	<b>mem</b>	mem	mem	mem	mem

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 16 en 12.12.

**03.14. Sociale veiligheid**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Per 1997 worden de uitgaven voor sociale veiligheid verantwoord op artikel 03.10.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.14	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		mem	mem	mem	mem	mem	
Stand ontwerp-begroting 2001	52	mem	mem	mem	mem	mem	mem
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	24	mem	mem	mem	mem	mem	mem

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 16 en 12.12.

**03.18. Bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden eventuele bijdragen van derden aan projecten op het gebied van bereikbaarheidsbevordering en mobiliteitsgeleiding verantwoord.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.18	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		mem	mem	mem	mem	mem	
Stand ontwerp-begroting 2001	144	mem	mem	mem	mem	mem	mem
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	65	mem	mem	mem	mem	mem	mem

*b. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 16 en 12.12.

**03.20. Dividenden NS en VSN**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden dividendontvangsten van VSN en NS verantwoord.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.20	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		40 000	55 000	70 000	75 000	75 000	
1e suppl. wet 2000		23 000					
Nieuwe mutaties			11 000	15 000	36 900	39 900	
Stand ontwerp-begroting 2001	19 700	63 000	<b>66 000</b>	85 000	111 900	114 900	114 900
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	8 939	28 588	<b>29 949</b>	38 571	50 778	52 139	52 139

*c. de toelichting bij de cijfers*

Ontvangsten	2001	2002	2003	2004
1. hogere dividendontvangsten	11 000	15 000	36 900	39 900
Totaal	11 000	15 000	36 900	39 900

Door een hogere raming van het uitkeringspercentage ontstaan na 2000 hogere dividendontvangsten.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 27 en 12.9.

**Verkeersveiligheid**

**03.31. Taakstelling Verkeersveiligheid**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden ontvangsten geboekt uit hoofde van eindafrekeningen betreffende beleidsmaatregelen gericht op verkeersveiligheid.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.31	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		mem	mem	mem	mem	mem	
Stand ontwerp-begroting 2001	1	mem	<b>mem</b>	mem	mem	mem	mem
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	1	mem	<b>mem</b>	mem	mem	mem	mem

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 16 en 12.14.

**03.32. Stimulering van en bijdragen van derden**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Ten gunste van dit artikel worden ontvangsten geraamd als gevolg van diverse verrekeningen in het kader van eindafrekeningen van subsidies aan particuliere organisaties over eerdere begrotingsjaren.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

03.32	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		mem	mem	mem	mem	mem	
Stand ontwerp-begroting 2001	0	mem	<b>mem</b>	mem	mem	mem	mem
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	0	mem	<b>mem</b>	mem	mem	mem	mem

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling in artikelonderdelen. De economische en functionele classificatie bedraagt respectievelijk 16 en 12.14.

**04 LUCHTVAARTAANGELEGENHEDEN**

**04.01. Personeel en materieel Rijksluchtvaartdienst**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden ontvangsten geraamd uit hoofde van de verkoop van boeken, documenten, deelnemersbijdragen in pc-privé projecten, doorberekende personele en materiële uitgaven en dergelijke.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.01	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		4 093	4 093	4 093	4 093	4 093	
Stand ontwerp-begroting 2001	6 302	4 093	<b>4 093</b>	4 093	4 093	4 093	4 093
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	2 860	1 857	<b>1 857</b>	1 857	1 857	1 857	1 857

*c. de toelichting bij de cijfers*

Er zijn geen nieuwe mutaties.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

**04.01.01 Ambtelijk personeel**

De geraamde ontvangsten hebben betrekking op de aan de Joint Aviation Authorities (JAA) doorberekende personele kosten.

**04.01.02 Overige personeelontvangsten**

Op dit artikelonderdeel worden alle overige ontvangsten met betrekking tot personele aangelegenheden geraamd.

**04.01.03 Materieel**

De op dit onderdeel geraamde ontvangsten hebben voornamelijk betrekking op incidentele verkoop van boeken, rapporten en documenten, inhoudingen in verband met deelname aan projecten als pc-privé en fiets-privé en doorberekening van materialen en diensten.

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1999	2000	2001	econ.	funct.
04.01.01 Actief regulier personeel	3 564	3 000	3 000	16	12.4
04.01.02 Overig personeel	669	73	73	16	12.4
04.01.03 Materieel	2 069	1 020	1 020	16	12.4
Totaal	6 302	4 093	4 093		

**04.02. Rijksopleiding verkeersvliegers**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden de bijdragen verantwoord van opleidingskosten van ex-leerlingen van de voormalige rijksluchtvaartschool.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>04.02</b>	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		800	800	800	800	800	
Stand ontwerp-begroting 2001	695	800	<b>800</b>	800	800	800	800
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	315	363	<b>363</b>	363	363	363	363

*c. de toelichting bij de cijfers*

Er zijn geen nieuwe mutaties.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 16 en 12.4.

**04.03. Regeringsvliegtuig**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

De op dit artikel geraamde ontvangsten hebben betrekking op de doorberekening van het gebruik van het regeringsvliegtuig aan andere departementen.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>04.03</b>	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		1 369	1 369	1 369	1 369	1 369	
1e suppl. wet 2000		- 669	- 669	- 669	- 669	- 669	
Stand ontwerp-begroting 2001	1 249	700	<b>700</b>	700	700	700	700
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	567	318	<b>318</b>	318	318	318	318

*c. de toelichting bij de cijfers*

Er zijn geen nieuwe mutaties.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 16 en 01.1.

#### **04.06. Opbrengst verkoop staatsdeelnemingen**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden ontvangsten geraamd met betrekking tot de verkoop van staatsdeelnemingen in NV KLM en NV Luchthaven Schiphol.

*b. de cijfers*

##### **Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>04.06</b>	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000							
Stand ontwerp-begroting 2001	60 840						
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	27 608						

*c. de toelichting bij de cijfers*

Er zijn geen nieuwe mutaties.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

##### **04.06.01 Opbrengst verkoop aandelen NV KLM**

De geraamde ontvangsten op dit artikel betreffen de opbrengsten van de verkoop van de staatsdeelnemingen in de NV KLM.

##### **04.06.02 Opbrengst verkoop aandelen NV Luchthaven Schiphol**

De geraamde ontvangsten op dit artikel betreffen de opbrengsten van de verkoop van de staatsdeelnemingen in de NV Luchthaven Schiphol.

#### **04.10. Dividenden en ontvangsten in verband met beheer en ontwikkeling luchthavens**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Het betreft ontvangsten uit de staatsdeelnemingen KLM en Schiphol alsmede de ontvangsten samenhangend met beheer en ontwikkeling luchthavens. Realisatie van de dividendramingen hangt samen met de gerealiseerde winst en het dividendbeleid van de betrokken ondernemingen.



*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.10	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		30 500	22 500	22 500	22 500	22 500	
Amendementen/N.v.W.		10 000					
Nieuwe mutaties		- 1 200	- 1 200	- 1 200	- 1 200	- 1 200	
Stand ontwerp-begroting 2001	37 654	39 300	<b>21 300</b>	21 300	21 300	21 300	21 300
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	17 087	17 833	<b>9 666</b>	9 666	9 666	9 666	9 666

*c. de toelichting bij de cijfers*

De nieuwe mutatie betreft een verlaging als een gevolg van de omwisseling van aandelen KLM.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

**04.10.01 Ontvangsten beheer/ontwikkeling luchthavens**

Het betreft ontvangsten uit hoofde van beheer en ontwikkeling luchthavens.

**04.10.04 Dividend KLM**

Op dit onderdeel wordt het dividend van de Koninklijke Luchtvaartmaatschappij N.V. (KLM) geraamd.

**04.10.05 Dividend Luchthaven Schiphol**

De geraamde ontvangsten hebben betrekking op het verwachte dividend op de aandelen van de N.V. Luchthaven Schiphol.

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1999	2000	2001	econ.	funct.
04.10.01 Overige ontvangsten i.v.m. ontwerp luchthavens		8 000		27	12.4
04.10.04 Dividend KLM	3 526	2 300	2 300	27	12.4
04.10.05 Dividend Luchthaven Schiphol	34 128	29 000	19 000	27	12.4
Totaal	37 654	39 300	21 300		

#### 04.11. Zonering in het kader van de luchtvaartwet

##### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Dit artikel betreft de ontvangsten uit heffingen op luchtvaartuigen die gebruik maken van de luchthaven Schiphol, voorfinanciering door de stichting geluidsisolatie Schiphol (SGIS) en heffingen op luchtvaartuigen die gebruik maken van regionale velden. Uit deze ontvangsten worden isolatieprojecten en amovering van woningen gefinancierd. Zie ook de toelichting op uitgavenartikel 04.11. Juridische grondslag van genoemde heffing vormt het Heffingenbesluit geluidhinder burgerluchtvaart (Staatsblad 1982, nr. 584). De voorfinanciering is door de Stichting Geluidsisolatie Schiphol (SGIS) vastgelegd bij overeenkomst van 8 september 1988 en gewijzigd bij aanvullende overeenkomst van 30 september 1992.

##### b. de cijfers

###### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.11	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		59 680	64 980	66 480	68 380	68 380	
Nieuwe mutaties		21 000	21 500	24 500	27 400	30 900	
Stand ontwerp-begroting 2001	12 638	80 680	<b>86 480</b>	90 980	95 780	99 280	99 280
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	5 735	36 611	<b>39 243</b>	41 285	43 463	45 051	45 051

##### c. de toelichting bij de cijfers

###### De mutatie bestaat uit de volgende onderdelen:

Specificatie nieuwe mutatie (in NLG 1000)	2000	2001	2002	2003	2004
1 Aanpassing ontvangsten fase 1		900	900	900	900
2 Aanpassing ontvangsten fase 2	21 000	20 600	23 600	26 500	30 000
Totaal	21 000	21 500	24 500	27 400	30 900

ad 1 De actualisering van de ontvangsten is conform de afspraken met de SGIS. De hogere ontvangsten hebben een directe relatie met de hogere uitgaven op U04.11.01.

ad 2. De ontvangsten worden aangepast aan de actuele prognoses ten aanzien van vliegbewegingen, soort vliegtuig en aantallen passagiers. De hogere ontvangsten leiden ertoe dat de voorfinanciering van de isolatiekosten versneld kan worden terugbetaald.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 36 en 12.4.

*e. kengetallen en eventueel overige gegevens*

**Overzicht inkomsten zonering (in NLG 1000)**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	na 2005	totaal
heffingen NVLS fase 1 SPL	11 221	15 500	16 600	17 400	18 400	17 900	205 315	302 336
heffingen regionale velden	1 365	780	780	780	780	780	780	6 045
heffingen fase 2 SPL	0	64 200	69 100	72 800	76 600	80 600	173 700	516 000
overig	52							52
<b>totaal</b>	<b>12 638</b>	<b>80 680</b>	<b>86 480</b>	<b>90 980</b>	<b>95 780</b>	<b>99 280</b>	<b>379 795</b>	<b>824 433</b>

**04.12. Garantieprovisie**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel is geraamd de garantieprovisie op door de Staat Gegarandeerde Leningen (SGL) van de N.V. Luchthaven Schiphol.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>04.12</b>	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		75	75	75	75	75	
Stand ontwerp-begroting 2001	100	75	75	75	75	75	75
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	45	34	34	34	34	34	34

*c. de toelichting bij de cijfers*

Er zijn geen nieuwe mutaties.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 16 en 12.4.

**04.20. Veiligheid en toezicht op het gebied van de luchtvaart**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Door middel van een tarief worden de kosten voor diverse producten en activiteiten in rekening gebracht bij de luchtvaartindustrie. De daarmee samenhangende ontvangsten worden op dit artikel geraamd. Het gaat hierbij om producten of activiteiten zoals: bewijzen van bevoegdheid,

bewijzen van luchtwaardigheid, ontheffingen, certificaties, erkenningen, examens en vergunningen tot vluchtuitvoering. Het tarievenbeleid is gericht op invoering van maximaal kostendekkende tarieven voor geleverde producten aan derden buiten de rijksoverheid.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

04.20	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		13 255	13 255	13 255	13 255	13 255	
1e suppl. wet 2000		- 2 900					
Nieuwe mutaties			- 2 900	- 2 900	- 2 900	- 2 900	
Stand ontwerp-begroting 2001	7 374	10 355	<b>10 355</b>	10 355	10 355	10 355	10 355
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	3 346	4 699	<b>4 699</b>	4 699	4 699	4 699	4 699

*b. de toelichting bij de cijfers*

Deze mutatie betreft de kosten van bezwaar, beroep en wetgeving waarvoor geldt dat het juridisch niet toegestaan is deze door te belasten aan gebruikers. Deze kosten worden conform afspraak met Financiën gecompenseerd uit de dividenden NS en VSN.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 36 en 12.4.

*e. kengetallen en eventueel overige gegevens*

In de onderstaande tabel zijn enkele ramingskengetallen opgenomen die beogen inzicht te geven in de opbouw van de raming op dit artikel-onderdeel.

Prestatiegegevens	1999	2000	2001
Ingeschreven vliegtuigen	2 384	1 900	1 900
Brevetten	2 135	2 000	2 000
Erkenningen	59	60	60
Examens	13 329	16 500	16 500
Vergunningen tot vluchtvoering	28	22	22

Raming ontvangsten (in NLG 1000)	1999	2000	2001
Bewijzen van luchtwaardigheid	624	660	660
Bewijzen van bevoegdheid	532	650	650
Certificaties	1 590	2 525	2 525
Erkenningen	1 800	1 360	1 360
Examens	2 397	2 950	2 950
Vergunningen tot vluchtuitvoering	331	1 950	1 950
Ontheffingen nieuwe tarieven	100	260	260
<b>Totaal</b>	<b>7 374</b>	<b>10 355</b>	<b>10 355</b>

#### 04.21. Bijdrage van ZBO Luchtverkeersbeveiliging

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel zijn begroot de ontvangsten van het zelfstandig bestuursorgaan luchtverkeersleiding (L.V.N.L.) voor afdracht Eurocontrol en vergoedingen van de kosten van de contactpersoon.

*b. de cijfers*

##### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.21	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		7 877	7 877	7 877	7 877	7 877	
Stand ontwerp-begroting 2001	10 670	7 877	<b>7 877</b>	7 877	7 877	7 877	7 877
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	4 842	3 574	<b>3 574</b>	3 574	3 574	3 574	3 574

*c. de toelichting bij de cijfers*

Er zijn geen nieuwe mutaties.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

##### 04.21.06 Rente en aflossing

Tot aan de Voorjaarsnota 1998 waren op dit artikel geraamd de betalingen van de L.V.N.L. aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met betrekking tot rente en aflossing. Als gevolg van een vervroegde aflossing is deze meerjarige raming op dit artikel komen te vervallen.

##### 04.21.07 Afdracht Eurocontrol

Geraamd zijn de afdrachten door Eurocontrol aan de Staat van de loonbelasting voor medewerkers van Eurocontrol die in Nederland gevestigd zijn. Deze loonbelasting is een component van de Eurocontrol-heffingen.

#### 04.21.08 Interface

De begrote ontvangsten hangen samen met de door de L.V.N.L. te vergoeden kosten van de L.V.N.L.-interface bij de Rijksluchtvaartdienst. Deze contactpersoon draagt zorg voor een adequate beleidsafstemming tussen het departement en de verzelfstandigde L.V.N.L.-organisatie.

#### 04.21.09 Overige ontvangsten L.V.N.L.

Bij de Slotwet 1995 is het artikelonderdeel overige ontvangsten L.V.N.L. binnen dit artikel opgevoerd om terugbetaling van bijdragen van Verkeer en Waterstaat aan de L.V.N.L. bruto in de ramingen te kunnen verwerken.

#### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1999	2000	2001	econ.	funct.
04.21.06 Rente en aflossing				77D	12.4
04.21.07 Eurocontrol	9 340	7 000	7 000	77D	12.4
04.21.08 Interface	1 030	877	877	77D	12.4
04.21.09 Overige ontvangsten L.V.N.L.	300			77D	12.4
Totaal	10 670	7 877	7 877		

#### 04.31. Onderzoek en ontwikkeling

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden de bijdragen van andere departementen in de exploitatie van het NLR geraamd alsmede overige ontvangsten NLR.

*b. de cijfers*

#### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

04.31	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		7 110	7 110	7 110	7 110	7 110	
1e suppl. wet 2000		120	120	120	120	120	
Stand ontwerp-begroting 2001	7 425	7 230	<b>7 230</b>	7 230	7 230	7 230	7 230
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	3 369	3 281	<b>3 281</b>	3 281	3 281	3 281	3 281

*c. de toelichting bij de cijfers*

Er zijn geen nieuwe mutaties.

d. de onderverdeling in artikelonderdelen

#### 04.31.01 Overige ontvangsten NLR

Op dit artikelonderdeel worden de ontvangsten FAA opgenomen.

#### 04.31.02 Bijdragen van andere departementen

Op dit artikelonderdeel worden de ontvangsten geraamd met betrekking tot de bijdragen van andere departementen in de exploitatie van het NLR.

#### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1999	2000	2001	econ.	funct.
04.31.01 Overige ontvangsten NLR	470	110	110	16	12.4
04.31.02 Bijdrage tbv NLR	6 955	7 120	7 120	08	12.4
Totaal	7 425	7 230	7 230		

### 05 GOEDERENVERVOER

#### Algemeen

#### 05.01. Personeel en materieel Directoraat-Generaal Goederenvervoer

a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

In dit artikel worden de ontvangsten geraamd die betrekking hebben op zowel het ambtelijk personeel als het overige personeel. Voorts zijn alle overige ontvangsten, die verband houden met het (ambtelijk) apparaat van DGG opgenomen.

b. de cijfers

#### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

05.01	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		976	976	976	976	976	
Stand ontwerp-begroting 2001	2 817	976	976	976	976	976	976
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	1 278	443	443	443	443	443	443

#### 05.01.01 Ambtelijk personeel

Deze ontvangsten betreffen terugbetalingen van de in de uitgavenposten verantwoorde personeelslasten voor verrekenbare plaatsen. Dit zijn plaatsen in de formatie van DGG ten aanzien waarvan met derden schriftelijk vastgelegde afspraken zijn gemaakt dat de hieraan verbonden

personele kosten geheel of gedeeltelijk zullen worden terugbetaald. Voor de begroting 2001 betreft het de plaatsen bij:

- het secretariaat van Port State Control (PSC), waarbij de overige PSC-staten een evenredig deel van de kosten betalen,
- de Nationale Nautische Verkeersdienstopleidingen (NNVO), door de overige participanten.

Voorts worden in dit artikelonderdeel alle overige ontvangsten met betrekking tot personele aangelegenheden geraamd, waaronder de restituties van de Uitvoeringsinstelling Sociale Zekerheid voor Overheid en Onderwijs (USZO).

### 05.01.03 Materieel

De hier geraamde ontvangsten hebben voornamelijk betrekking op de incidentele verkoop van drukwerk, bestekken en dergelijke. Voorts worden de opbrengsten wegens doorberekening/verrekening van geleverde materialen en diensten, alsmede inhoudingen voor het genot van een dienstwoning en inhoudingen in verband met deelname aan projecten als PC-privé, fiets-privé verantwoord op dit artikel.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

#### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1999	2000	2001	econ.	func.
05.01.01 Ambtelijk personeel	802	676	676	11	12.34
05.01.03 Materieel	2 015	300	300	16	12.34
Totaal	2 817	976	976		

## Mobiliteit

### 05.10. Verkeersregeling zeescheepvaart

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Onder dit artikel vallen de ontvangsten inzake het VBS-tarief. De dienst van de Douane is met de inning van dit tarief belast. Ingevolge een met de Gemeente Rotterdam gesloten overeenkomst komen de ontvangsten uit de VBS-heffing in het Waterweggebied direct ten goede aan het Havenbedrijf Rotterdam. Voorts worden op dit artikel de ontvangsten die verband houden met het aandeel van België in de investeringsuitgaven ten behoeve van de Schelderadarketen (SRK) verantwoord. Sinds 17 april 1997 geldt een verdeling van 80,7% België en 19,3% Nederland. Onder investeringskosten wordt in dit verband verstaan alle kosten die in het daartoe met België gesloten verdrag worden omschreven als die van «verbetering en vernieuwing». Met betrekking tot de verrekening tussen België en Nederland geldt met ingang van 1992 een jaarlijks vast te stellen verrekeningspercentage op basis van het scheepvaartverkeer op Belgische en Nederlandse havens in het werkingsgebied van de Schelde-



radar. Wijziging van dit percentage treedt slechts op in geval van een afwijking van meer dan 1,5% ten opzichte het laatst vastgestelde percentage.

Hiernaast worden eventuele ontvangsten van de Europese Unie (EU) in het kader van gelden voor Transeuropese Netwerken (TEN), alsmede de ontvangsten in het kader van de Nationale Nautische Verkeersdienst Opleiding (NNVO) op dit artikel geraamd.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.10	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		19 600	22 600	24 600	24 600	24 600	
Nieuwe mutaties			- 7 500	- 6 500	- 3 500		
Stand ontwerp-begroting 2001	12 243	19 600	<b>15 100</b>	18 100	21 100	24 600	24 600
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	5 556	8 894	<b>6 852</b>	8 213	9 575	11 163	11 163

*c. de toelichting op de cijfers*

De nieuwe mutatie betreft de lagere ontvangsten van de VBS-opbrengsten. Naar de huidige planning zal het VBS-tarief in 2004 weer kostendekkend zijn. De mutatie houdt verband met de mutaties op de uitgavenartikelen U05.10, U05.31 en U05.32.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16 en 12.34.

*e. de kengetallen*

In de onderstaande tabel is een onderbouwing opgenomen van de in 2001 geraamde ontvangsten uit het VBS-tarief. De opbrengsten zijn in miljoenen gulden.

Regio	Scheeps- bewegingen	Opbrengst (in mln)	Gemiddeld tarief in gulden
Noord	2 700	0,7	259,26
IJmond	8 700	4,2	482,76
Scheldemonde (excl. Scheldevaarders)	6 000	3,5	583,33
<b>Totaal</b>	<b>17 400</b>	<b>8,4*</b>	<b>482,76</b>

\* Dit betreft alleen de ontvangsten inzake VBS-tarief.

In 1996 is het besluit genomen om het VBS-tarief voorlopig niet kosten-dekkend te maken. Achtergrond daarvan was het onderzoek van de commissie Brede Herwaardering Loodswezen (Commissie Frissen) en het daarop volgende besluitvormingsproces inzake de Navigatie Ondersteunende Dienstverlening. Voorts loopt reeds enige jaren een gerechtelijke procedure aan de heffing van het VBS-tarief. Op dit moment ligt deze zaak ook voor bij het Europese Hof. De uitkomst van deze procedure kan effect hebben op het ontvangsten-niveau.

*Wettelijke grondslag tarief*

Het VBS-tarief heeft zijn grondslag in de Scheepvaartverkeerswet (Stb. 1988, nr. 352, laatst gewijzigd bij de Wet van 7 juli 1994, Stb. 1994, nr. 584).

**05.11. Vaarwegmarkeringsdienst**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Deze ontvangsten hebben voornamelijk betrekking op vaarweg-markeringsactiviteiten, zoals het uitvoeren van markeringswerkzaamheden ten behoeve van offshore mijnbouwinstallaties. In het bijzonder gaat het hier om het markeren van pijpleidingen, boorplatforms en verlaten boorputten. In de regio Westerschelde en haar mondingen betreft het tevens ontvangsten wegens uitgevoerde onderhoudswerkzaamheden aan de bestaande vaarwegmarkering in het kader van het convenant met België. Voorts worden op dit artikel de vergoedingen van schade veroorzaakt door derden aan VMD-materieel verantwoord. Het gaat hier om markerings materieel zoals boeien, tonnen en verlichtingsobjecten.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.11	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		7 800	7 300	7 300	7 300	7 300	
Stand ontwerp-begroting 2001	4 699	7 800	<b>7 300</b>	7 300	7 300	7 300	7 300
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	2 132	3 539	<b>3 313</b>	3 313	3 313	3 313	3 313

*c. de toelichting bij de cijfers*

Er vinden geen mutaties plaats op dit artikel

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16 en 12.34.

e. de kengetallen

*Wettelijke grondslag tarief*

Activiteiten in het kader van het markeren van offshore mijnbouwinstallaties e.d. hebben plaats op grond van de Mijnwet Continentaal Plat 1965 en op grond van het Uitvoeringsbesluit d.d. 6 februari 1976 (Stb. 102) van de Mijnwet Continentaal Plat.

*Aspecten kostendekking*

De tarieven van de Vaarwegmarkeringsdienst zijn gebaseerd op onderzoek naar de kostenstructuur, zoals vereist in de beleidslijn tarieven voor externe dienstverlening. De tarieven zijn per 1 januari 2000 aangepast aan de prijs- en loonontwikkeling alsmede met een extra opslag in verband met millennium kosten. Zij zijn nagenoeg kostendekkend.

In de onderstaande tabel is een onderbouwing opgenomen van de geraamde VMD-ontvangsten.

Dienstverlening	1999		2000		2001	
	aantal	Opbrengst in NLG 1000	aantal	Opbrengst in NLG 1000	aantal	Opbrengst in NLG 1000
Markeringsobjecten oliemaatschappijen		2 650	80	2 750	80	2 750
Markeringsobjecten t.b.v. anderen		5 650	–		–	
Objecten België			82	1 950	82	1 950
Objecten GH Rotterdam			150	250	150	250
Overige Objecten			100	2 850	100	2 350
<b>totaal</b>		<b>8 300</b>	<b>412</b>	<b>7 800</b>	<b>412</b>	<b>7 300</b>

In de onderstaande tabel wordt een onderbouwing opgenomen van de VMD-opbrengsten naar oorsprong.

Percentage verantwoorde opbrengst VMD naar oorsprong	1999	2000
België	22%	25%
Verkopen	9%	7%
Schadeverhaal	5%	5%
Overige (oliemaatschappijen; incidentele opdrachten; Rotterdam)	64%	63%

## 05.12. Bereikbaarheidsbevorderende en mobiliteitsgeleidende maatregelen

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel werden de ontvangsten inzake B&M-activiteiten op het gebied van het goederenvervoer verantwoord. Zo worden bijvoorbeeld de bijdragen van de andere ministeries en van het Gemeentelijk Haven Bedrijf Rotterdam in de kosten voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) opgenomen. In verband met de na te leven paralleliteit

tussen uitgaven en ontvangsten zijn in navolging van de uitgaven ook de ontvangsten naar een nieuw gevormd artikel, M05.32 Zeehavenontwikkeling, overgeboekt.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.12	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000							
Stand ontwerp-begroting 2001	16 320						
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	7 406						

*c. de toelichting bij de cijfers*

Er zijn geen nieuwe mutaties.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16 en 12.12

**05.13 Gebruiksvergoeding Spoor**

*a. Het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden de ontvangsten verantwoord als gevolg van een gebruikersvergoeding op het spoor. Voor het spoor is vanaf 1.1.2000 een gebruikersvergoeding (stapsgewijs oplopend) ingevoerd waarbij de hoogte van de tariefstelling bepaald wordt door de marginale beheers- en onderhoudskosten. Bij de bepaling van de hoogte spelen onder meer een efficiënte aanwending van de spoorinfrastructuur, de dekking van (een zo groot mogelijk deel van) de marginale (variabele) kosten van beheer en instandhouding van de infrastructuur en de modal-shift-beleidsdoelstellingen een grote rol. Voor de langere termijn zal onderzoek plaatsvinden naar een systematiek met meer noodzakelijke en/of gewenste differentiatie. Voor infrastructuur, waar sprake is van (private financiering en) private exploitatie, wordt de mogelijkheid opgehouden aparte regelingen op te zetten.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.13	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000							
Nieuwe mutaties		1 000	3 000	5 000	8 000	12 000	
Stand ontwerp-begroting 2001		1 000	3 000	5 000	8 000	12 000	12 000
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		454	1 361	2 269	3 630	5 445	5 445

*c. de toelichting bij de cijfers*

Per 1/1/2000 is een gebruikersheffing geïntroduceerd voor het personen- en het goederenvervoer. De voor het goederenvervoer geraamde opbrengsten worden op dit nieuwe artikel verantwoord. De vrijval, die optreedt als gevolg van de gebruiksvergoeding wordt ter zake van het goederenvervoer aangewend voor het NVVP, waaronder de stimulering van het spoorvervoer (zie art. U05.12 B&M).

**05.15. Vervoer van gevaarlijke stoffen**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

De inkomsten betreffen de wettelijke voorgeschreven ontheffingen/ vergunningen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het betreft de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen en Reglement Vervoer Gevaarlijke stoffen Zeeschepen.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.15	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		60	60	60	60	60	
Stand ontwerp-begroting 2001	45	60	60	60	60	60	60
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	20	27	27	27	27	27	27

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16 en 12.12.

*e. de kengetallen*

Uitgaande van een tarief van f 250 per ontheffing en een verwacht aantal ontheffingen van 240 per jaar worden de ontvangsten van jaarlijks f 60 000 geraamd.

**Kosten en tarieven**

De door RVI gehanteerde tariefstructuur wordt herzien. Wijzigingen in de tarieven zullen worden doorgevoerd indien er overeenstemming bestaat met de bedrijfstak over de voorgenomen tariefswijziging en de relevante wetgeving is aangepast.

**05.21. Scheepvaartinspectie**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Het betreft alle ontvangsten van de Scheepvaartinspectie (SI) in verband met:

- de inspectie en certificering van schepen onder Nederlandse vlag conform de vigerende regelgeving, zodat met deze schepen veilig en milieuvriendelijk aan het vervoer kan worden deelgenomen;
- het identificeren, (her)meten en registreren van schepen met het oog op de afgifte van meetbrieven;
- aanhoudingen ingevolge de Wet Havenstaatcontrole;
- het afnemen van examens in verband met de handhaving c.q. verhoging van het kwaliteitsniveau van bemanningen.

*b. cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>05.21</b>	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		12 300	12 000	12 000	12 000	12 000	
Nieuwe mutaties			1 000	1 000	1 000	1 000	
Stand ontwerp-begroting 2001	12 729	12 300	<b>13 000</b>	13 000	13 000	13 000	13 000
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	5 776	5 581	<b>5 899</b>	5 899	5 899	5 899	5 899

*c. de toelichting bij de cijfers*

De nieuwe mutatie betreft een desaldering, zie ook de hogere uitgaven van de Scheepvaartinspectie (art. U05.21).

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16 en 12.34.

*e. de kengetallen*

Hieronder wordt een aantal prestatiegegevens alsmede de geraamde opbrengsten met betrekking tot de inspectie en metingen van schepen en examens weergegeven.

JAAR	1999		2000		2001	
Dienstverlening/producten	Aantal	Opbrengst	Aantal	Opbrengst	Aantal	Opbrengst
<b>Inspecties en certificering:</b>		9 250		9 050		9 450
Koopvaardij-schepen (incl. Buitenlandse schepen Port State Control)	2 700	4 659	2 700	4 725	2 700	5 100
Visserij-schepen	650	1 550	600	1 400	600	1 550
Binnenvaart-schepen	2 200	3 050	2 400	2 925	2 400	2 800
<b>Metingen:</b>		1 750		1 750		1 750
Zeeschepen (incl. pm pleziervaartuigen)	500		550		510	
Binnenvaart-schepen	500		600		1 200	
Nationaliteitsverklaringen (incl. 200 pleziervaartuigen)	550		500		650	
Zeebrieven	700		850		850	
Inschrijvingen in het romp-bevrachtingsregister	10		10		10	
<b>Examenactiviteiten:</b>		1600		1500		1 800
Examens	400		350		325	
Monsterboekjes	7 000		6 500		8 000	
Af- en aanmonsteringen	63 100		65 000		65 000	
Vaarbevoegdheidsbewijzen	6 000		6 000		6 000	
Rijnschipperspatenten	geen		geen		0	
Radarpatenten	250		250		0	
<b>Totaal opbrengsten</b>		12 700		12 300		13 000

#### *Wettelijke grondslag tarief*

- ad 1. Activiteiten in het kader van de inspectie en certificering van schepen hebben plaats op grond van:
- de Wet aansprakelijkheid olietankschepen (Stb. 1975, 321);
  - de Schepenwet (Stb. 1909, 219) op basis waarvan koopvaardij- en vissersschepen worden gecontroleerd en geïnspecteerd door de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie en bij goedkeuring worden voorzien van certificaten, zonder welke het schip niet wordt toegestaan naar zee te vertrekken;
  - de Wet van 14 december 1983, Stb. 683, houdende bepalingen ter voorkoming van verontreiniging door schepen en
  - het reglement Gevaarlijke Stoffen (Stb. 1968, 207), de Binnenschepenwet (Stb. 1981, 678), het reglement Onderzoek schepen op de Rijn (Stb. 1976, 476) en de regeling EEG-Scheepsattesten (EEG/135/76, EG Pb L 21), op basis waarvan binnenvaartschepen worden gecontroleerd en geïnspecteerd.
- ad 2. Activiteiten in het kader van identificeren, (her)meten en registreren van schepen hebben plaats op basis van:
- de Zeebrievenwet (Stb. 1926, 178), op basis waarvan zeebrieven

worden uitgegeven. De zeebrief is een registratiedocument voor de beroepszeescheepvaart; met de zeebrief wordt de nationaliteit van een schip vastgelegd.

- de Meetbrievenwet 1981 (Stb. 1981, 122) op basis waarvan door de Scheepvaartinspectie, de hoofdafmetingen en de bruto en netto tonnages van zeeschepen worden bepaald;
- het metingsbesluit Binnenvaart 1978 (Stb. 1979, 358), op basis waarvan bij binnenvaartschepen onder andere de hoofdafmetingen en het laadvermogen worden bepaald met het oog op de afgifte van de meetbrieven;
- artikel 311a van het Wetboek van Koophandel, wat betreft de afgifte van nationaliteitsverklaringen;
- Wet nationaliteit zeeschepen in rompbevrachting (Stb. 1992, 541).

ad 3. Het afnemen van examens geschiedt ondermeer op basis van:

- de Wet op de Zeevaarddiploma's (Stb. 1935, 456);
- de Wet op de Zeevisvaarddiploma's (stb. 1935, 455);
- het Schepenbesluit 1965 (Stb. 1965, 321);
- het afgeven van een getuigschrift als geïntegreerd scheepsgezel;
- het afgeven van endorsements en
- het Schepelingenbesluit (Stb. 1937, 242);
- het verstrekken van monsterboekjes

#### *Aspecten kostendekking*

Op basis van de resultaten van een onderzoek naar de kostenstructuur van de door de Scheepvaartinspectie gehanteerde tarieven is in 1996 en 1997 een herstructureringstraject gestart. Doel daarvan is om in 4 stappen te komen tot een volledige kostendekking. Inmiddels loopt de tweede fase van de herstructurering. In 2001 zullen de herstructureringsactiviteiten binnen het kader van de derde tranche worden voortgezet.

### **05.22. Rijksverkeersinspectie**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van dit artikel*

*b. de cijfers*

#### **Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>05.22</b>	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		4 950	4 950	4 950	4 950	4 950	
Stand ontwerp-begroting 2001	2 196	4 950	<b>4 950</b>	4 950	4 950	4 950	4 950
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	997	2 246	<b>2 246</b>	2 246	2 246	2 246	2 246

*c. de toelichting bij de cijfers*

Er zijn geen nieuwe mutaties.



*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele classificaties zijn respectievelijk 16 en 12.34.

**Voorwaarden scheppen**

**05.31. Stimulering goederenvervoer**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden de terugvorderingen van reeds uitbetaalde premies in het kader van de Investeringspremieregeling Zeescheepvaart (IPZ), de Interimregeling Stimulering Zeescheepvaart (ISZ) en de Wet Stimulering Zeescheepvaart (WSZ) verantwoord (artikelonderdeel 05.31.01). Er worden vanaf 2000 geen terugvorderingen meer verwacht. Voorts worden op dit artikel de ontvangsten inzake het aandeel van de Rijksluchtvaartdienst in de bijdrage van Verkeer en Waterstaat aan Nederland Distributieland geraamd (artikelonderdeel 05.31.03).

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.31	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000							
1e suppl. wet 2000		200	200	200	200		
Stand ontwerp-begroting 2001	917	200	<b>200</b>	200	200		
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	416	91	<b>91</b>	91	91		

*c. de toelichting bij de cijfers*

Er zijn geen nieuwe mutaties

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1999	2000	2001	econ.	func.
05.31.01 Terugvordering steunverlening zeescheepvaart				62D	12.34
05.31.03 Stimulering overig goederenvervoer	917	200	2000	16	12.34
Totaal	917	200	200		

### 05.32 Zeehavenontwikkeling

a. *het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden de ontvangsten verantwoord ten aanzien van projecten op het terrein van zeehavenontwikkeling.

b. *de cijfers*

#### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

05.32	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000							
1e suppl. wet 2000		9 195					
Stand ontwerp-begroting 2001		9 195					
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		4 173					

### 05.34. Herstructurering binnenvaart

a. *het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

In het kader van de herstructurering van de binnenvaart in West-Europa zijn sinds 1989 op basis van diverse verordeningen sloopuitkeringen ter beschikking gesteld. De sloopregeling is inmiddels afgerond en de betreffende verordeningen zijn vervallen. Dit geschiedde bij Verordening (EG) Nr. 718 van de Raad van 29 maart 1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren. Deze Verordening regelt onder meer dat de zogenaamde oud-voor-nieuwregeling met 4 jaren wordt verlengd tot 28 april 2003. Dat betekent dat er in de begrotingsjaren 2001–2002 en mogelijk 2003 nog gelden in het kader van de oud-voor-nieuwregeling ontvangen en verantwoord zullen worden. Deze ontvangsten worden ter beschikking gesteld voor capaciteits- en/of stimuleringsmaatregelen in de binnenvaart. Dit zal echter vermoedelijk niet eerder dan in 2003 het geval zijn. Vermeld zij dat de oud-voor-nieuwregeling in de periode van 4 jaren (1999–2003) wordt afgebouwd. Het verhoudingscijfer wordt geleidelijk verlaagd zodat dit in gelijke etappes en uiterlijk op 29 april 2003 tot nul is teruggebracht.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

05.34	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000							
1e suppl. wet 2000		25 000					
Nieuwe mutaties			20 000	20 000			
Stand ontwerp-begroting 2001	37 230	25 000	<b>20 000</b>	20 000			
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	16 894	11 345	<b>9 076</b>	9 076			

*c. de toelichting bij de cijfers*

De nieuwe mutatie heeft betrekking op de nieuwe sloopregeling (oud voor nieuw). In het kader van de herstructurering binnenvaart (de z.g. sloopregelingen) is de oud-voor-nieuwregeling verlengd van 1999 t/m 2002. Volgens de huidige planning zullen de opbrengsten waarschijnlijk vanaf 2003 door middel van flankerend beleid weer ten goede komen aan de sector.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

**De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering**

	Artikelonderdeel			Codering	
	1999	2000	2001	econ.	funct.
05.34.08 Europese sloopregeling (verordening 2433/97 j/Verordening 805/99)	37 230	25 000	20 000	63 D	12.34
Totaal	37 230	25 000	20 000		

**05.34.08 Europese sloopregeling (Verordening 2433/97 jo/Verordening 805/99)**

Op dit artikelonderdeel zijn de ontvangsten uit de oud-voor-nieuwregeling (Vo 805/99) geboekt die voor 2000 hebben plaats gehad.

**05.34.09 Europese sloopregeling (Verordening 718/1999)**

Op dit artikelonderdeel worden de ontvangsten uit de oud-voor-nieuwregeling (Vo 718/99) geboekt. De nu opgenomen raming van deze ontvangsten is indicatief, omdat zij zeer sterk afhankelijk is van de marktomstandigheden. De bedragen worden ter beschikking gesteld voor capaciteits- en/of stimuleringsmaatregelen in de binnenvaart. Dit zal echter vermoedelijk niet eerder dan in 2003 het geval zijn.

## 06 TELECOMMUNICATIE EN POSTZAKEN

### 06.01. Personeel en materieel Directoraat Generaal Telecommunicatie en Postzaken

a. *het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel zijn de ontvangsten geraamd die betrekking hebben op ambtelijk personeel en overige personele aangelegenheden. Hiernaast zijn materiële ontvangsten geraamd.

b. *de cijfers*

#### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

06.01	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		716	716	716	716	716	
Stand ontwerp-begroting 2001	1 381	716	716	716	716	716	716
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	627	325	325	325	325	325	325

d. *de onderverdeling in artikelonderdelen*

#### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1999	2000	2001	econ.	funct.
06.01.01 Ambtelijk personeel	901	674	674	16	12.6
06.01.02 Overig personeel	124			16	12.6
06.01.03 Materieel	356	42	42	16	12.6
Totaal	1 381	716	716		

### 06.02. Rijksdienst Radiocommunicatie (RDR)

a. *het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden alle ontvangsten van het agentschap RDR verantwoord. Het betreft onder andere de aflossing van een verstrekte renteloze lening, waarvan in 2001 de laatste termijn wordt afgelost, en een vergoeding voor departementale kosten ten behoeve van de RDR.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>06.02</b>	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		31 297	2 188	1 038	1 038	1 038	
1e suppl. wet 2000		- 4 779					
Stand ontwerp-begroting 2001	8 188	26 518	<b>2 188</b>	1 038	1 038	1 038	1 038
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	3 716	12 033	<b>993</b>	471	471	471	471

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel heeft geen onderdelen. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 47 A en 12.6.

**06.03. Onafhankelijke Post en Telecommunicatie Autoriteit (OPTA)**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden alle ontvangsten van OPTA verantwoord. Het betreft onder andere de aflossing van een verstrekte renteloze lening ad f 3,6 mln aan de OPTA in verband met de verzelfstandiging van OPTA per 1 augustus 1997. Dit bedrag wordt in 10 jaarlijkse termijnen van f 0,36 mln terugbetaald met ingang van 1997.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

<b>06.03</b>	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		360	360	360	360	360	
Stand ontwerp-begroting 2001	360	360	<b>360</b>	360	360	360	360
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	163	163	<b>163</b>	163	163	163	163

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel heeft geen onderdelen. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 47A en 12.6.

## 06.13. KPN

### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Op dit artikel worden verantwoord de dividenden, de rente en aflossing van de aan KPN verstrekte leningen. Hiernaast worden op dit artikel overige ontvangsten van KPN, de zgn. Herzieningsbaten, verantwoord.

### b. de cijfers

#### Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)

06.13	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000		1 165 038	838 899	803 899	763 899	658 899	
Stand ontwerp-begroting 2001	1 735 479	1 165 038	<b>838 899</b>	803 899	763 899	658 899	658 899
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000	787 526	528 671	<b>380 676</b>	364 793	346 642	298 995	298 995

### c. de toelichting bij de cijfers

#### Specificatie van de ontvangsten (in NLG 1000)

	1999	2000	2001
dividend	648 924	605 065	611 604
rente	95 372	64 423	47 295
aflossing	725 183	275 550	
overige ontvangsten	266 000	220 000	180 000
<b>totaal</b>	<b>1 735 479</b>	<b>1 165 038</b>	<b>838 899</b>

### d. de onderverdeling in artikelonderdelen

#### De onderverdeling naar artikelonderdelen van de ontvangsten (in NLG 1000) en de economische en de functionele codering

Artikelonderdeel	Ontvangsten			Codering	
	1999	2000	2001	econ.	funct.
06.13.01 Ontvangsten KPN	1 469 479	945 038	658 899	27	12.6
06.13.02 Overige ontv. KPN	266 000	220 000	180 000	43	12.6
Totaal	1 735 479	1 165 038	838 899		

## 06.14. Opbrengst veilingen

### a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel

Dit artikel heeft onder meer betrekking op de opbrengsten van veilingen van frequentievergunningen.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

06.14	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000							
1e suppl. wet 2000							
Nieuwe mutaties		5 918 000					
Stand ontwerp-begroting 2001		5 918 000					
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000		2 685 471					

*c. de toelichting bij de cijfers*

De mutatie betreft de opbrengsten als gevolg van de in juli 2000 afgeronde veiling van UMTS-frequenties.

*d. de onderverdeling in artikelonderdelen*

Dit artikel kent geen onderverdeling. De economische en functionele codes zijn respectievelijk 16 en 12.6.

**07 METEOROLOGISCHE AANGELEGENHEDEN**

**07.01. Algemeen meteorologische aangelegenheden**

*a. het te voeren beleid en de grondslag van het artikel*

Op dit artikel worden algemene meteorologische aangelegenheden verantwoord die niet zijn overgeheveld naar het artikel bijdrage agentschap.

*b. de cijfers*

**Opbouw ontvangsten vanaf de vorige ontwerp-begroting (in NLG 1000)**

07.01	t/m 1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Stand ontwerp-begroting 2000			28 301					
Nieuwe mutaties			2 275					
Stand ontwerp-begroting 2001			30 576					
Stand ontwerp-begroting 2001 in EUR1000			13 875					

*c. de toelichting bij de cijfers*

De mutatie is een gevolg van de actuele stand van de waarde van de vaste activa zoals die blijkt uit het jaarverslag 1999.



## **D. TOELICHTING BIJ DE AGENTSCHAPSBEGROTINGEN**

### **AGENTSCHAPSBEGROTING**

#### **KONINKLIJK NEDERLANDS METEOROLOGISCH INSTITUUT**

##### **Missie en taken**

Het KNMI is hét nationale data- en kenniscentrum voor weer, klimaat en seismologie. Het instituut voldoet aan de vraag naar informatie, adviezen en diensten van de Nederlandse samenleving ten behoeve van welzijn, veiligheid, economie en duurzame ontwikkeling. Het KNMI heeft de opdracht om de meteorologische en seismologische dienstverlening voor de Nederlandse samenleving te garanderen en te informeren over het Nederlandse klimaat nu en in de toekomst.

Centraal staat de veiligheid van mensen en goederen en het optimaal laten functioneren van infrastructuur van Nederland. Om haar taken te kunnen verrichten heeft het KNMI de beschikking over waarnemingen uit een wereldwijd netwerk, waarbij gebruik wordt gemaakt van moderne technologieën. Ontwikkeling en onderzoek zijn nodig om de dienstverlening op peil te houden en een rol in het internationale meteorologische vakgebied te behouden en daarmee toegang te hebben tot de nieuwste ontwikkelingen binnen het internationale waarnemingsnetwerk, inclusief de remote-sensing satellieten. De verkregen waarnemingen zijn eveneens noodzakelijk voor het wetenschappelijk onderzoek op het gebied van de veranderingen in ons klimaat. Door de toegenomen bewustwording ten aanzien van de risico's die klimaatveranderingen voor ons aller toekomst kunnen betekenen wordt dit in internationale samenwerking uitgevoerde onderzoek maatschappelijk breed ondersteund.

Het KNMI verleent als overheidsinstituut meteorologische diensten aan de Nederlandse samenleving. De luchtvaart en de maritieme sector vormen belangrijke onderdelen hiervan. Naast weer en klimaat behoort ook seismologie tot het takenpakket van het KNMI. Op dit gebied vinden seismische metingen plaats en wordt er wetenschappelijk seismologisch onderzoek verricht. Dit alles, zoals iedere KNMI-activiteit, in een internationaal kader. De hoofdvestiging van het KNMI is in De Bilt. De overige vestigingsplaatsen zijn: Schiphol, Eelde, Zestienhoven, Beek, Den Helder, Hoek van Holland en Middelburg.

##### **Privatisering commerciële taken**

De activiteiten die het KNMI van oudsher verrichtte op de markt voor commerciële weerproducten, worden vanaf 1 april 1999 uitgevoerd door een nieuwe privaatrechtelijke onderneming (HWS bv.). Dit nieuwe bedrijf opereert geheel los van het KNMI op de commerciële weermarkt. Voor de bedrijfsvoering van het KNMI heeft dit een vermindering tot gevolg van zowel de kosten als de opbrengsten, zij het dat de daling van de opbrengsten groter is dan de daling van de kosten. Dit negatieve effect van 3 miljoen gulden op het bedrijfsresultaat is het gevolg van het feit dat de dekking van deel van de vaste lasten van het KNMI door de privatisering wegvalt. Deze efficiëncydaling zal op termijn weer worden gecompenseerd door geplande efficiëncyverbeteringen op de bij het KNMI resterende activiteiten.

De inkomsten van derden die na 1 april 1999 door het KNMI worden ontvangen bestaan grotendeels uit de opbrengst van de dienstverlening aan de burgerluchtvaart. Deze activiteit blijft als overheidstaak aan het KNMI voorbehouden.

### **Financieel beheer**

De verbetering van het financieel beheer heeft binnen het KNMI de hoogste prioriteit. Door middel van een projectmatige aanpak wordt vorm gegeven aan verbeteringsacties, die het financieel beheer weer op peil moet brengen. De acties worden begeleid door een task-force waarin ook wordt deelgenomen door de departementale accountantsdienst, de directie FEZ van VenW en het ministerie van Financiën. Door het ministerie van VenW wordt ook een KNMI-breed onderzoek naar de financiële functie binnen het instituut ingesteld. Het doel van dit alles is het financieel beheer structureel te verbeteren en een goedkeurende accountantsverklaring niet meer ter discussie zal staan.

### **Stand van zaken met betrekking tot de Euro**

Binnen het KNMI is een projectgroep opgericht die de overgang naar de Euro begeleidt. Deze brengt zaken in beeld waarop gelet moet worden. In verband met de millenniumonbestendigheid van het tot en met 1999 gebruikte financiële systeem is een nieuw systeem aangeschaft, waarbij meteen de overgang naar de euro versoepeld kan worden. De boekhouding blijft daarbij voorlopig in guldens gevoerd worden. Problemen worden hierbij niet voorzien, ook op andere terreinen worden geen problemen verwacht.

### **Producten**

#### *Algemeen meteorologisch wetenschappelijk onderzoek*

Het algemeen onderzoek is gericht op het ontwikkelen en verdiepen van kennis over fysische processen in de atmosfeer en tussen atmosfeer en oceaan. De hiermee opgebouwde kennisinfrastructuur wordt gebruikt voor «weer» en «klimaat». In het kader van het onderzoek worden ook nieuwe waarnemingsmethoden en procesbeschrijvingen ontwikkeld die worden toegepast voor operationele activiteiten.

#### *Klimaatonderzoek en klimaatadvies*

Bij het KNMI wordt, door middel van onderzoek, invulling gegeven aan een nationaal kennis- en voorlichtingscentrum voor klimaat, klimaatverandering en mondiale luchtverontreiniging. Het onderzoek wordt uitgevoerd in samenwerking met nationale en internationale instituten, en heeft vanwege het onderwerp een sterk mondiaal karakter. De KNMI-inspanningen op klimaatonderzoek dragen bij aan de rol die Nederland in de internationale beleidsvorming speelt.

#### *Seismologische adviezen*

Door de afdeling Seismologie worden in Nederland routinematig seismische waarnemingen verricht en geanalyseerd. Het KNMI is hierdoor in staat informatie te verstrekken bij aardbevingen in Nederland en de rest van de wereld. Daarnaast verricht seismologie onderzoek naar de regionale seismiciteit van Nederland (inclusief de relaties met gaswinning

in West en Noord Nederland) en naar algemene seismische risico's in Nederland. Het KNMI heeft een taak als internationaal waarnemepunt voor de detectie van kernexplosies op enige plaats in de wereld.

#### *Publieksvoorlichting*

De missie van het KNMI als hét nationale kenniscentrum voor weer, klimaat en seismologie wordt bevestigd door de vele duizenden vragen van burgers, bedrijven en instellingen die ons jaarlijks per brief of telefoon over deze onderwerpen bereiken. De afdeling communicatie beschikt over informatie(pakketten) die zijn gedifferentieerd voor verschillende doelgroepen, onder meer voor leerkrachten en leerlingen in basis- en voortgezet onderwijs.

#### *Algemene verwachtingen en waarschuwingen*

De productgroep algemene verwachtingen en waarschuwingen is vooral gericht op algemene informatievoorziening voor de samenleving. Het betreft o.a. het leveren van die informatie die burger en overheid minimaal nodig achten om in Nederland veilig te kunnen leven en werken.

#### *Maritieme verwachtingen en waarschuwingen*

Het KNMI is van oudsher zeer sterk betrokken bij kustbeveiliging en scheepvaart. Samen met Rijkswaterstaat directie Noordzee, directie Zeeland en Havenbedrijf Rotterdam zijn de Hydro Meteo-Centra ingericht.

#### *Luchtvaartverwachtingen en waarschuwingen*

De hoofdactiviteit binnen deze productgroep is het waarschuwen, voorlichten en adviseren van de nationale en internationale luchtvaart. Internationale afspraken liggen ten grondslag aan deze dienstverlening. Financiering vindt plaats uit de luchtvaartheffingen.

#### *Data en adviezen voor wetenschap en maatschappij*

Het KNMI heeft als nationaal meteorologisch instituut het nationale historische meteorologische databestand onder beheer. Daarnaast is in het instituut zeer veel kennis gebundeld, verkregen uit onderzoek en operationele ervaring. Naast klassieke meteorologische gegevens zijn de resultaten van remote-sensing in toenemende mate van belang voor grootschalig onderzoek op een veelheid van vakgebieden. Het KNMI zorgt ervoor dat deze kennis en data beschikbaar is voor een breed publiek.

#### *Beleidsadviezen*

De kennis van het KNMI wordt gebruikt bij het opstellen van nationale en internationale beleidsrapportages. Het betreft hier onderwerpen als klimaatontwikkeling, mondiale luchtverontreiniging gekoppeld aan meteorologische processen, broeikasgassen en ozon. Het KNMI stelt beleidsadviezen op of levert een bijdrage aan beleidsvorming voor het ministerie van VenW, andere ministeries en internationale kaders zoals het IPCC en INC.

**De begroting van baten en lasten van het agentschap KNMI (in NLG 1000)**

	Realisatie 1999	2000	2001	EURO	2002	2003	2004	2005	econ.	func.
<b>Totale baten</b>	92 629	90 579	<b>90 101</b>	<b>40 886</b>	89 406	88 602	87 813	87 813		
opbrengst derden	31 153	28 200	<b>28 200</b>	<b>12 797</b>	28 200	27 400	26 600	26 600	16.1	12.6
opbrengst VenW	59 319	61 882	<b>61 404</b>	<b>27 864</b>	60 809	60 805	60 816	60 816	16.1	12.6
opbrengst overige departementen										
bijzondere bijdrage		397	<b>397</b>	<b>180</b>	397	397	397	397		
Rente	328	100	<b>100</b>	<b>45</b>						
buitengewone baten	1 829									
<b>Totale lasten</b>	98 160	95 900	<b>94 600</b>	<b>42 928</b>	92 300	90 500	89 600	88 000		
Apparaatskosten										
* personeel	53 867	55 900	<b>55 800</b>	<b>25 321</b>	53 800	52 500	51 800	50 900	11.1	11.1
* materieel	31 366	29 700	<b>28 300</b>	<b>12 842</b>	27 900	27 300	27 000	26 300	12.1	11.1
Rente		1 500	<b>1 500</b>	<b>681</b>	1 500	1 500	1 500	1 500		
Afschrijvingen										
* materieel	7 640	8 800	<b>9 000</b>	<b>4 084</b>	9 100	9 200	9 300	9 300	12.1	11.1
* immaterieel										
buitengewone lasten	5 287									
saldo van baten en lasten	- 5 531	- 5 321	<b>- 4 499</b>	<b>- 2 041</b>	- 2 894	- 1 898	- 1 787	- 187		

**Baten**

*Opbrengsten derden*

Na de afsplitsing van de commerciële activiteiten worden vanaf 2000 geen grote veranderingen meer verwacht. De daling in latere jaren is het gevolg van geplande efficiencyverbeteringen die volgens de regels tot minder door te berekenen kosten leiden. De stijging ten opzichte van de vorig jaar ingediende begroting wordt veroorzaakt door een toenemend aantal onderzoeksprojecten.

*Opbrengsten VenW*

Het min of meer constante bedrag omvat enerzijds de doorwerking van eerder opgelegde doelmatigheidsverbeteringen, anderzijds zijn extra middelen beschikbaar voor de toegenomen kosten die gemoeid zijn met het Europees Centrum voor middellange-termijnverwachtingen

*Rente*

Als gevolg van de afroaming van het Eigen Vermogen dalen de rente-inkomsten sterk.

*Bijzondere bijdrage*

Dit is de bijdrage ten gevolge van de rentecompensatie die niet ten laste komt van het moederdepartement (VenW).

## Lasten

### Personeel

De voorziene daling (vooral vanaf 2002) is een gevolg van de geplande efficiencyverbeteringen. Vanaf 2000 is het niveau hoger door het uitvoeren van een toenemend aantal onderzoeksprojecten.

### Materieel

Ook hier zal door de geplande efficiencyverbeteringen een daling te zien zijn. In de bedragen is dit jaar voor het eerst het bedrag aan huurkosten opgenomen dat aan de Rijksgebouwendienst moet worden betaald (ruim f 7 mln.)

### Afschrijvingen materieel

De besparing op personele kosten gaat gepaard met een verdergaande automatisering van de werkzaamheden. Hiervoor moeten investeringen worden gedaan die het afschrijvingsniveau enigszins zullen laten stijgen.

### Rente

Door een gewijzigde financieringsstructuur zal het KNMI vanaf 1 januari 2000 rente moeten gaan betalen over het beroep op de leenfaciliteit.

#### De toelichting op de staat van kapitaaluitgaven en kapitaalontvangsten: het kasstroomoverzicht van het agentschap KNMI (bedragen in NLG 1000)

	1999	2000	2001	2001 EURO	2002	2003	2004	2005	Codering econ. func.
Rekening courant RHB 1 januari	20 508	12 559	7 238	3 284	2 739	- 155	- 2 053	- 3 840	
<b>totaal operationele kasstroom</b>	<b>265</b>	<b>3 479</b>	<b>4 501</b>	<b>2 042</b>	<b>6 206</b>	<b>7 302</b>	<b>7 513</b>	<b>9 113</b>	
- totaal investeringen	- 13 900	- 11 000	- 11 000	- 4 992	- 10 000	- 10 000	- 10 000	- 10 000	
+ totaal desinvesteringen	3 686								
<b>totaal investeringskasstroom</b>	<b>- 10 214</b>	<b>- 11 000</b>	<b>- 11 000</b>	<b>- 4 992</b>	<b>- 10 000</b>	<b>- 10 000</b>	<b>- 10 000</b>	<b>- 10 000</b>	
- eenmalige uitkeringen aan moederdepartement		- 30 576							
+ eenmalige storting door het moederdepartement	2000								16 12.6
- aflossingen op leningen		- 8 800	- 9 000	- 3 948	- 9 100	- 9 200	- 9 300	- 9 300	
+ beroep op leenfaciliteit		41 576	11 000	4 992	10 000	10 000	10 000	10 000	12 11.1
<b>totaal financieringskasstroom</b>	<b>2000</b>	<b>2 200</b>	<b>2000</b>	<b>1 044</b>	<b>900</b>	<b>800</b>	<b>700</b>	<b>700</b>	
Rekening courant RHB 31 december	12 559	7 238	2 739	1 242	- 155	- 2 053	- 3 840	- 4 027	

## Toelichting

In 1999 heeft het ministerie van Financiën een nieuw beleid ontwikkeld ten aanzien van de vermogensvorming bij agentschappen. Het beleid, dat vanaf 2000 in werking treedt, stelt een maximum norm aan de omvang

van het agentschapvermogen en regelt de financiering van investeringen via een leenfaciliteit bij het Ministerie van Financiën. Een consequentie van dit beleid is dat een deel van het eigen vermogen van agentschappen wordt omgezet in vreemd vermogen. Het gaat hierbij om de waarde van de materiële vaste activa (f 30,6 mln). De aanvullende afbouw van het eigen vermogen tot de 5%-norm zal binnen twee jaar worden gerealiseerd door de verwachte verliezen in 2000 (f 5,3 mln) en in 2001 (f 4,5 mln) ten laste van de exploitatiereserve te brengen. Volgens bovenstaand overzicht stijgt na 2003 het negatieve rekening-courant saldo dat bij Financiën wordt aangehouden uit boven het toegestane maximum van f 1 mln. Bezien zal nog worden welke maatregelen genomen zullen worden om deze situatie te voorkomen. Het beroep op de leenfaciliteit dat wordt voorzien, gaat gelijk op met de investeringen die voor de komende jaren worden geraamd.

## Bijlage bij de agentschapbegroting KNMI

### KOSTEN EN OPBRENGSTEN KNMI

#### Kosten

De onderstaande tabel geeft inzicht in de kosten van het KNMI per productgroep.

#### Kosten per productgroep (bedragen in NLG 1000)

Productgroepen	NLG 1000	Real. 1999 %	NLG 1000	Begr. 2000 %	NLG 1000	Begr. 2001 %
Alg. met. wetenschappelijk onderzoek	1 743	1,8	1 781	1,9	1 781	1,9
Klimaatonderzoek en -advies	22 660	23,1	23 766	24,7	23 160	24,5
Seismologische adviezen	4 902	5,0	5 009	5,2	4 909	5,2
Publieksvoorlichting	460	0,5	470	0,5	470	0,5
Algemene verwachtingen en waarschuwingen	19 476	19,8	19 388	20,1	19 194	20,3
Maritieme verwachtingen en waarschuwingen	11 060	11,3	11 302	11,8	11 102	11,7
Luchtvaartverwachtingen en waarschuwingen	18 889	19,2	19 002	20,1	19 002	20,1
Data/adviezen voor wetensch. en maatsch.	13 476	13,7	13 871	14,4	13 671	14,5
Beleidsadviezen	782	0,8	800	0,8	800	0,8
Overig	4 712	4,8	511	0,5	511	0,5
Totaal	98 160	100,0	95 900	100,0	94 600	100,0

Pm. De onttrekkingen aan de reserves uit de begroting van baten en lasten zijn niet in deze tabel opgenomen.

#### Toelichting

De daling van de kosten is een gevolg van de geplande efficiency-verbeteringen en komt tot uiting in een beperkt aantal productgroepen.

#### Opbrengsten

Inzicht in de samenstelling van de opbrengsten per productgroep zal in de volgende tabel gegeven worden, waarbij de opbrengsten gesplitst zijn in opbrengsten die het departement vanuit de rijksbegroting bijdraagt en opbrengsten van derden (andere overheden, bedrijven en particulieren). Daarbij zijn alle producten en alle inkomsten ondergebracht in productgroepen.

**Opbrengsten per productgroep (bedragen in NLG 1000)**

Productgroepen	Real. 1999				Begr. 2000				Begr. 2001			
	NLG 1000	Dep %	NLG 1000	Derden %	NLG 1000	Dep %	NLG 1000	Derden %	NLG 1000	Dep %	NLG 1000	Derden %
Alg. met. wetenschappelijk onderzoek	5 410	9,1	89	0,3	1 562	2,5	89	0,3	1 581	2,6	89	0,3
Klimaatonderzoek en -advies	14 400	24,3	5 053	15,2	18 476	29,7	3 753	13,3	18 128	29,3	3 753	13,3
Seismologische adviezen	3 271	5,5	424	1,3	4 233	6,8	424	1,5	4 189	6,8	424	1,5
Publieksvoorlichting	377	0,6	41	0,1	396	0,6	41	0,1	401	0,6	41	0,1
Algemene verwachtingen en waarsch.	17 314	29,2	241	0,7	17 675	28,4	241	0,9	17 704	28,6	241	0,9
Maritieme verwachtingen en waarsch.	12 079	20,4	820	2,5	9 677	15,5	820	2,9	9 604	15,5	820	2,9
Luchtvaartverwachtingen en waarsch.	0	0,0	18 805	56,5	0	0,0	19 002	67,1	0	0,0	19 002	67,1
Data/adv. voor wetenschap en maatsch.	7 423	12,5	4 158	12,5	9 521	15,3	3 558	12,6	9 447	15,3	3 558	12,6
Beleidsadviezen	1 007	1,7	0	0,0	739	1,2	0	0,0	747	1,2	0	0,0
Overig	-2 048	-3,5	3 679	11,0	0	0,0	372	1,3	0	0,0	372	1,3
<b>Totaal</b>	<b>59 233</b>	<b>100,0</b>	<b>33 310</b>	<b>100,0</b>	<b>62 279</b>	<b>100,0</b>	<b>28 300</b>	<b>100,0</b>	<b>61 801</b>	<b>100,0</b>	<b>28 300</b>	<b>100,0</b>

pm.

De onttrekkingen aan de reserves uit de begroting van baten en lasten zijn niet in deze tabel opgenomen.

**Toelichting**

Binnen de opbrengsten van het departement en binnen de opbrengsten worden geen grote verschuivingen verwacht. Evenmin worden grote absolute stijgingen of dalingen voorzien.

**Overige KNMI**

Naast de kosten en opbrengsten per productgroep is ook nog een aantal overige kengetallen te geven.

**Overige inputkengetallen (in NLG 1000)**

Kengetal	Begroting 1999	Realisatie 1999	Begroting 2000	Begroting 2001
Omzet per medewerker	162,2	191,0	188,3	191,3
Kosten per medewerker	173,2	202,4	199,4	200,8
Investeringskosten per medewerker	24,8	27,4	22,9	21,2
Personeelskosten in % van totaal	64,6	54,9	58,3	59,0
Materiële kosten in % van totaal	22,8	32,0	31,0	29,9
Afschrijvingskosten in % van totaal	12,6	7,8	9,2	9,5

**Toelichting**

De sterke stijging van de gerealiseerde kosten per medewerker in 1999 wordt voornamelijk veroorzaakt door het toevoegen aan de begroting van de huisvestingskosten. Deze worden ook aan de bijdrage van VenW toegevoegd waardoor ook de opbrengst per medewerker is gestegen. De



stijging van de kosten en opbrengsten per medewerker wordt verklaard doordat het aantal vaste personeelsleden zal gaan dalen.

In 2001 worden lagere investeringsuitgaven voorzien, waardoor ondanks het afnemende personeelsaantal het investeringsbedrag per medewerker daalt.

#### Onderbouwing personele component KNMI (ambtelijk personeel)

	Begr. 1999	Real. 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Gemiddeld gerealiseerde bezetting in fte	426,9	441,1						
Gemiddeld gerealiseerde prijs per fte	104 077	103 702						
gemiddeld geraamde begrotingssterkte in fte			431,0	421,0	414,0	401,0	395,0	386,0
Gemiddeld geraamde prijs fte			106.622	107.362	107.487	107.480	107.341	107.512

#### Toelichting

Het betreft alleen de medewerkers die vast in dienst zijn bij het KNMI, de medewerkers die op tijdelijke basis zijn aangesteld ten behoeve van door derden gesubsidieerde projecten zijn niet meegenomen (in de kosten, noch in de aantallen)

De daling van het aantal personeelsleden is het gevolg van de geplande efficiencyverbeteringen. De prijs per fte blijft vanaf 2001 stabiel.

#### Huisvestingskengetal KNMI

Hieronder worden de huisvestingskengetallen voor het KNMI weergegeven. De stijging in het huisvestingskengetal wordt veroorzaakt door een daling in het personeelsbestand, die reeds in de begroting is toegelicht.

Bedragen in NLG 1000	Begr. 1999	Real. 1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Totale huisvestingskosten	9 287	10 090	10 090	10 090	10 090	10 090	10 090	10 090
Aantal fte's	450	441,1	431	421	414	401	395	386
Huisvestingskengetal	20,64	22,87	23,41	23,97	24,37	25,16	25,54	26,14

#### OUTPUT EN KWALITEIT KNMI

Naast het hierboven geschetste totaalbeeld, wordt met een aantal output- en kwaliteitskengetallen hierna dieper ingegaan op de verschillende productgroepen.

De kengetallen worden in vier categorieën beschreven: de weersverwachtingen en waarschuwingen; het onderzoek; de data en adviezen en overig.

## Productgroepen

Het cluster weersverwachtingen en waarschuwingen bestaat uit de productgroepen Algemene verwachtingen en waarschuwingen, Maritieme verwachtingen en waarschuwingen en Luchtvaartverwachtingen en waarschuwingen. Deze productgroepen bestaan uit een breed pakket aan weersverwachtingen en waarschuwingen voor de burger, de maritieme wereld en voor de luchtvaart. Het belangrijkste onderdeel van de dienstverlening van elk van de productgroepen bestaat uit 24-uurs bewaking van het weer en van de distributie van basisgegevens en weerberichten voor samenleving, maritieme sector en luchtvaart. Samenhangend hiermee worden waarschuwingen uitgegeven bij optredend of verwacht «gevaarlijk» weer. Per productgroep zijn hiervoor criteria opgesteld.

Voorbeelden van de geleverde producten zijn het NOS-nieuwsbericht, NOS-teletekst, luchtverontreiniging, waterbeheer, waarschuwingen voor levensbedreigend of maatschappij ontwrichtend weer, scheepsweerberichten, wateropzetverwachtingen, districtswaarschuwingen, lokale korte termijn verwachtingen voor de luchthavens en waarschuwingen ten behoeve van de luchtvaart.

## Output

De outputcijfers ten aanzien van de verschillende berichten zien er als volgt uit.

### Outputkengetallen: Aantallen berichten per productgroep

Productgroep	Product	Real. 1999	2000	2001
Algemene verw. en waarsch.	Routine berichten	58 500	34 310	34 310
	Niet routine berichten	1 100	200-400	200-400
	Consulten	63	100	100
Maritieme verw. en waarsch.	Routine berichten	10 220	10 220	10 220
	Niet routine berichten	500	200- 300	200- 300
	Consulten	n.b.	10 000	10 000
Luchtvaartverw. en waarsch.	Routine berichten	65 700	65 700	65 700
	Niet routine berichten	25 270	6 000	6 000

## Toelichting

Het begrip «bericht» heeft veel verschillende vormen.

Soms worden berichten samengesteld uit andere berichten (wel meegenomen), sommige berichten worden op vaste tijden verzonden ook wanneer er geen wijzigingen zijn opgetreden (wel meegenomen), soms worden uitstaande berichten tussentijds geamendeerd (niet meegenomen) en sommige berichten worden in enigszins aangepaste vorm naar verschillende gebruikers gestuurd (niet meegenomen). Berichten worden vaak verstuurd naar een elektronisch medium (bijvoorbeeld teletekst, databank, telefoonautomaat). In de aantallen in bovenstaande tabel zijn het aantal raadplegingen van deze media niet meegenomen.

## **Kwaliteit**

De belangrijkste kwaliteitsaspecten van de weersverwachting zijn de betrouwbaarheid en de tijdigheid. Hoewel de verwachtingstermijn van producten uiteenloopt van enkele uren tot zeven dagen, is voor de kengetallen ten aanzien van kwaliteit voor de verwachtingstermijn van 24 uur gekozen. Kengetallen voor de kwaliteit van waarschuwingen worden op dit moment ontwikkeld. Deze kengetallen zullen met name inzicht geven in het al dan niet terecht waarschuwen en de tijdigheid van de waarschuwing.

## **Betrouwbaarheid**

De gehanteerde kengetallen voor de betrouwbaarheid zijn de bias (het gemiddelde verschil tussen verwachting en werkelijkheid), de standaarddeviatie (de gemiddelde spreiding van dat verschil rond het gemiddelde verschil) en het percentage missers ten aanzien van de belangrijkste weerselementen. Zowel neerslag- als zonneschijnverwachtingen worden in drie klassen gegeven. Indien verwachting en opgetreden waarde meer dan 1 klasse verschillen, spreken we van een misser. Van missers bij windverwachtingen is sprake als verwachting en waarneming 2 bft of meer verschillen. Missers bij wateropzetverwachting zijn gedefinieerd als die verwachtingen die meer dan 20% afwijken van de opgetreden waarde. Voor TAF en TREND (zie hierna) worden analoge definities opgesteld. Deze kengetallen worden nog niet op routinebasis geproduceerd. Verwacht wordt dat ze vanaf eind 1997 beschikbaar zullen zijn.

## **Tijdigheid**

Tijdigheid, uitgedrukt in een percentage, geeft aan in hoeverre een routine-bericht op tijd wordt afgeleverd, afhankelijk van de afspraken met de afnemer. Het is dus een ander begrip dan de bovengenoemde tijdigheid van waarschuwingen.

Voor de luchthaven worden TAF's (verwachting voor 9 of 24 uur vooruit) en TREND (verwachting voor 2 uur vooruit) en LLFC (verwachting voor het gebied Nederland ten behoeve van de kleine luchtvaart) opgesteld. Voor deze producten zijn tijdsvensters gedefinieerd waarbinnen de verwachtingen afgeleverd moeten worden. Een bericht is tijdig wanneer het binnen dat venster wordt afgeleverd.

Voor het weerbericht voor de samenleving is levering minimaal twintig minuten voor uitzending door de radio overeengekomen. Een bericht is tijdig als hieraan voldaan wordt.

Hieronder wordt een overzicht gegeven, waarin de reeds beschikbare kengetallen cijfermatig ingevuld zijn, met daaraan gekoppeld een meerjarenverwachting die het karakter van een norm heeft.

## Kwaliteitskengetallen ten aanzien van de weersverwachtingen en waarschuwingen

Cluster	Kengetal	Real 1999	2000	2001
<b>Kwaliteit algemene verwachtingen en waarschuwingen</b>				
Minimum temperatuur (C)	BIAS	- 0,1	- 0,5	- 0,5
	STD	1,3	2,0	2,0
Maximum temperatuur (C)	BIAS	0,3	0,3	0,3
	STD	1,3	2,0	2,0
Neerslag	% missers	2,5%	5,0%	5,0%
Zonneschijn/bewolking	% missers	6,5%	5,0%	5,0%
Tijdigheid weerberichten	tijdigheid	97%	95%	95%
<b>Kwaliteit maritieme verwachtingen en waarschuwingen</b>				
Wind (m/s)	BIAS	0,4	1,0	1,0
	STD	2,2	2,5	2,5
	% missers	3,6%	3%	3%
Wateropzet (m)	BIAS	0,01	0	0
	STD	0,09	0,15	0,15
	% missers	0,4%	3%	3%
<b>Kwaliteit luchtvaartverwachtingen en waarschuwingen</b>				
Luchtvaartverwachtingen	tijdigheid TAF	97%	97%	97%
	tijdigheid TREND	98%	97%	97%
	tijdigheid LLFC	97%	97%	97%
	% missers TAF	-	-	-
	% missers TREND	-	-	-
	TREND	-	-	-

### Toelichting

Niet ingevulde getallen zijn nog niet beschikbaar. Het streefgetal voor de bias van de minimumtemperatuur is niet 0 maar - 0,5 omdat deze verwachting een waarschuwend karakter heeft.

### Onderzoek

### Productgroepen

De productgroepen die vallen onder dit cluster, het onderzoek, zijn Algemeen meteorologisch wetenschappelijk onderzoek, Klimaatonderzoek en advies en Seismologische adviezen. De voornaamste werkzaamheden die in het kader van deze productgroepen uitgevoerd worden, zijn het uitvoeren van onderzoek zowel in nationaal als internationaal verband en het geven van adviezen.

### Output

Het aansturen van deze drie productgroepen middels outputkengetallen en het onderbouwen van de raming middels een p en q is niet goed mogelijk en niet zinnig gebleken.

Ten aanzien van deze productgroepen zal dan ook met name middels een aantal andere instrumenten gestuurd worden op de output. Deze andere

instrumenten zijn onder andere advisering door een onafhankelijke wetenschappelijke adviesraad over het voorgestelde onderzoeksprogramma en een evaluatie tijdens en achteraf over de uitvoering en resultaten van de verschillende onderzoeken.

Aan het departement wordt, naast deze overige stuurinstrumenten, nog wel een aantal outputkengetallen gecommuniceerd. Deze outputkengetallen hebben echter meer betrekking op de secundaire output. Hierbij kan gedacht worden aan het aantal lezingen nationaal en internationaal en het aantal gereviewde, populair wetenschappelijke en overige wetenschappelijke publicaties per medewerker.

### **Kwaliteit**

Voor wat betreft de kwaliteit van het onderzoek geldt vrijwel hetzelfde verhaal. Ook hier is het vrij moeilijk en niet zinvol om op kengetallen te sturen. De overige stuurinstrumenten, zoals de wetenschappelijke adviesraad en evaluaties, bieden het departement echter voldoende handvatten om zicht op de kwaliteit van het onderzoek te houden.

Naast deze stuurinstrumenten wordt ook hier aan het departement een aantal kengetallen gecommuniceerd. Het belangrijkste kwaliteitsgetal is het percentage projectvoorstellen door het KNMI voor GOA- en BCRS-projecten dat goedgekeurd wordt ten opzichte van het gemiddeld percentage projectvoorstellen voor GOA- en BCRS-projecten dat per organisatie goedgekeurd wordt. Vanwege de grote aantallen projectvoorstellen en het beperkte budget kan slechts een selectie uit alle projectvoorstellen goedgekeurd worden. Deze inschrijvingsrondes vinden echter niet jaarlijks plaats.

### *Data en adviezen*

### **Productgroep**

De productgroep Data en adviezen voor wetenschap en maatschappij houdt zich met name bezig met het bijhouden en verschaffen van basisgegevens.

### **Output**

De volgende cijfers geven inzicht in de onderbouwing van een deel van de raming.

#### **Onderbouwing opbrengsten (prijs in guldens, aantal routine dataleveringen in mln, opbrengsten in mln.)**

Product	Prijs fl	Aantal	Real. 1999	Prijs fl	Aantal	2000	Prijs fl	Aantal	2001
			Derden fl. mln.			Derden fl. mln			Derden fl. mln.
Routine dataleveringen	0,05	20,0 mln.	0,97	0,03	25,5 mln.	0,69	0,03	25,5 mln.	0,69
Klimatolog. verstr.	314	3.149	0,99	309	3.400	1,05	309	3.400	1,05

## Toelichting

In deze opstelling is een aantal heterogene producten, die in verschillende hoeveelheden tegen verschillende prijzen geleverd worden, onder twee noemers gebracht, te weten de routinematige dataleveringen en de klimatologische verstrekkingen.

## Kwaliteit

De kwaliteit van deze productgroep hebben in een aantal getallen weergegeven en wel ten aanzien van de belangrijkste elementen, te weten windsnelheid, wind, gebiedsgemiddelde neerslag en beschikbaarheid van de waarnemingen.

Als meetindicator voor de windsnelheid wordt het gemiddelde verschil genomen tussen de verwachte windsnelheid 24 uur vooruit en de waargenomen windsnelheid per locatie.

De meetindicator voor de wind is de gemiddelde lengte van de verschilvektor, die het verschil aangeeft tussen de opgetreden wind en de verwachte wind 24 uur vooruit. De meetindicator voor neerslag is de gebiedsgemiddelde neerslag. Deze geeft het gemiddelde verschil aan tussen door het model berekende gebiedsgemiddelde neerslag 24 uur vooruit en de gemiddelde daadwerkelijk gevallen neerslag over heel Nederland. Meerjarig ziet dit er als volgt uit.

### Kwaliteitskengetallen ten aanzien van de waarnemingen en modeldata

Cluster	Kengetal	Real. 1999	2000	2001
<b>Vershil tussen modelverwachting en waarneming</b>				
Windsnelheid	Gem. verschil	0,9	1,5	1,5
Wind	Gem. verschilvektor	4,3	3,9	3,9
Gebiedsgemiddelde neerslag	BIAS +/- in mm.	0,3	1,0	1,0
	STD in mm.	2,5	2,4	2,4
Overig				
Betrouwbare waarnemingen	% beschikbaar	93%	97%	97%

*Overig*

## Productgroepen

Het laatste cluster binnen het KNMI bestaat uit de productgroepen Publieksvoorlichting, Beleidsadviezen en overige producten. Ten aanzien van deze productgroep geldt dat richting het departement niet middels kengetallen gerapporteerd wordt.

## **AGENTSCHAP RIJKSDIENST VOOR RADIOCOMMUNICATIE**

Per 1 januari 1996 is de Rijksdienst voor Radiocommunicatie (RDR) intern verzelfstandigd tot een agentschap van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

### **Doelstellingen en hoofdtaken**

De RDR is de nationale instantie die voor het Nederlands grondgebied uitvoering geeft aan het vastgestelde telecommunicatiebeleid en de daarbij behorende wet- en regelgeving. De RDR bevordert onder andere een optimale beschikbaarheid van telecommunicatievoorzieningen, in het bijzonder op het gebied van radiocommunicatie.

De missie van de RDR is:

*«Het zorgdragen voor optimale gebruiksmogelijkheden van het radio-frequentiespectrum».*

Daarbij wil de RDR:

- in de beleving van zijn klanten een deskundige, betrouwbare, faciliterende en meedenkende organisatie zijn;
- een transparant en rechtvaardig beleid voeren;
- aansluiten op heersende maatschappelijke (o.a. gezondheid en milieu) en economische belangen;
- met gemotiveerde medewerkers en betrokken klantengroepen/ marktpartijen werken aan verbetering van bestaande en ontwikkeling van nieuwe producten en diensten;
- de bedrijfsvoering zodanig inrichten dat de RDR-missie zo effectief en efficiënt mogelijk wordt gerealiseerd.

Voor het verwezenlijken van de missie op lange termijn volgt de RDR de volgende strategie:

1. *het vergroten van de marktgerichtheid, volgens het principe van overheidsmarketing:*  
het afstemmen van activiteiten op de behoeftes van de markt, bewust zijn van hetgeen je doet en voor wie je het doet;
2. *het versterken van de RDR-rol waar het gaat om het verwerven, plannen en toewijzen van frequentiegebruiksrechten:*  
extra inspanningen in internationaal verband voor uitbreiding van de nationaal beschikbare frequentieruimte, het opstellen van nationale frequentieplannen (en een frequentieregister) alsmede het adequaat en efficiënt toewijzen van frequentiegebruiksrechten;
3. *een gerichte rechtshandhaving op basis van referenties:*  
het opzetten van een nalevingsprogramma voor een meer gerichte handhavingsinzet;
4. *versterken van de ontwikkel- en adviesrol naar derden:*  
de kennis van RDR-medewerkers (niet in concurrentie) beschikbaar stellen aan bedrijfsleven en (inter)nationale overheidsinstanties;
5. *stimuleren van innovatieve ontwikkelingen:*  
een positief uitvoeringsbeleid voor de verstrekking van experimenteer- vergunningen en onderzoek naar de mogelijkheden voor publiek-private samenwerking;
6. *vergroten van de openheid, transparantie, bereikbaarheid en beschikbaarheid:*  
binnen de wettelijke grenzen zo veel mogelijk gegevens en informatie beschikbaar stellen en verantwoording afleggen aan belanghebbenden;

7. *het creëren van een nieuwe bedrijfscultuur:*  
van RDR-medewerkers wordt verwacht dat ze ondernemend zijn, zich verantwoordelijk voelen voor het geheel, openstaan voor nieuwe zaken en verantwoorde risico's durven nemen.

De hoofdtaken van de RDR zijn:

1. *Frequentie-management:*  
activiteiten gericht op het creëren, plannen, en uitgeven van frequenties;
2. *Standaardisatie en normalisatie van telecommunicatie-apparatuur:*  
activiteiten die zorgen dat apparaten compatibel zijn met de netwerken waarop ze worden aangesloten, efficiënt gebruik maken van de ether en voldoen aan de normen inzake elektromagnetische compatibiliteit (EMC), dat wil zeggen dat alle apparaten «ongestoord samenwerken» van scheerapparaat tot radar;
3. *Handhaving van de etherordening:*  
activiteiten die er toe bijdragen, dat voorschriften en regels met betrekking tot het gebruik van de ether en van apparaten in acht worden genomen.

### **Aansturing en bedrijfsvoering**

De RDR maakt organisatorisch onderdeel uit van het Directoraat-Generaal Telecommunicatie en Post (DGTP). Aansturing vindt plaats door de directeur-generaal op basis van de Regeling Rijksdienst voor Radio-communicatie, die tussen de directeur-generaal Telecommunicatie en Post en de directeur RDR is gesloten op 21 december 1995. De activiteiten en de resultaten die de RDR wil bereiken, zijn zoveel mogelijk vooraf bepaald en in het meerjarenplan vastgelegd. Het meerjarenplan wordt behandeld als een managementcontract. De wijze waarop verantwoording wordt afgelegd over de bereikte resultaten en over de inzet van middelen, is eveneens vastgelegd in de Regeling (kwartaalverslag, jaarverslag).

Het agentschap RDR wordt periodiek in opdracht van DGTP geëvalueerd door een extern organisatie-adviesburo. De eerste evaluatie heeft plaatsgevonden in 1998. De volgende evaluatie staat gepland voor 2001. De evaluaties hebben tot doel inzicht te krijgen in hoeverre de RDR voldoet c.q. invulling geeft aan de oprichtingsvoorwaarden. Daarbij zijn het functioneren van het agentschap als beheersmatige constructie, de kwaliteit van de sturingsrelaties tussen DGTP en RDR en de wijze waarop de RDR uitvoering geeft aan het beleid, relevante evaluatie-aspecten. De aanbevelingen naar aanleiding van de eerste evaluatie zijn en worden opgepakt en uitgewerkt. Enkele voorbeelden zijn:

- er zijn afspraken gemaakt over het door de RDR detecteren van en omgaan met politiek gevoelige dossiers
- voor de beoordeling van de doelmatigheid en doeltreffendheid van de RDR door DGTP zijn prestatiegegevens vastgesteld, die in de tweede helft van 2000 worden geïmplementeerd
- door middel van periodieke imago-onderzoeken en intensivering van de contacten met de marktpartijen kan beter worden ingespeeld op de wensen en behoeften van de klanten van de RDR.

### **Total Quality Management**

De organisatie en besturing van de RDR verschuift in de richting van kwaliteitsbeheer in brede zin volgens het principe van Total Quality Management (TQM). Hiermee wordt een integrale kwaliteitsverbetering



voor de gehele RDR organisatie nagestreefd. Voor alle RDR medewerkers houdt dit in dat zij gepland en gecontroleerd bezig zijn met verbeteracties (continuous improvement).

Als methode voor de invoering van TQM wordt gebruik gemaakt van het INK-model (INK = Instituut voor Nederlandse Kwaliteit). Kenmerk van het INK-model is, dat het een groeiscenario in vijf fases kent voor de kwaliteitsinrichting van een organisatie.

Eind 1999 heeft een positiebepaling volgens de INK methode plaatsgevonden. Vanuit de positiebepaling zijn verbeterpunten geformuleerd die in 2000 e.v. uitgewerkt worden.

Verder wordt de kwaliteit van processen gewaarborgd en verbeterd door systematische vastlegging van de bedrijfsprocessen en het monitoren met behulp van rechtmatigheids- en doelmatigheidsaudits.

### **Invloed externe ontwikkelingen op de RDR**

De omgeving waarin de RDR zijn taken uitvoert, is sterk aan verandering onderhevig. Dat blijkt in de eerste plaats uit de enorme groei van de mobiele communicatie en uit het steeds grotere aandeel van commerciële uitbaters van frequenties in het totale frequentiegebruik. Het belang van het spectrum voor commerciële diensten neemt sterk toe, en daarmee de bijdrage aan de werkgelegenheid en het bruto nationaal product van Nederland. Maar niet alleen het (macro) economisch belang van de ether neemt toe. Ook het maatschappelijke belang ervan wordt steeds groter. In het sociale en culturele leven, maar ook in de veiligheid en gezondheidsbeleving, speelt het gebruik van het frequentiespectrum een steeds grotere rol. Het relatief nieuwe verdelingsmechanisme veiling zal in toenemende mate worden toegepast. Gedegen kennis over de marktpartijen zal naast technische kennis in belang toenemen. Op die manier kan adequaat worden ingespeeld op de wensen en behoeften van de klanten van de RDR. Tenslotte is voor de taakuitoefening van de RDR van belang, dat het gehele werkveld nog meer een Europese dimensie krijgt.

De RDR zal steeds meer een open organisatie worden die in overleg en in samenhang met zijn omgeving zijn taak uitvoert. Om het vorenstaande vorm en inhoud te geven heeft de RDR in 1999 een ingrijpende reorganisatie doorgevoerd. Die moet er toe bijdragen, dat de RDR nog efficiënter en effectiever gaat werken. Uitgangspunt voor de «nieuwe RDR» is dat de producten en werkwijzen zo goed mogelijk worden afgestemd op de behoeften en wensen van de klant. Daarbij moeten klanten sneller geholpen kunnen worden. Waar mogelijk moet de klant, binnen de wettelijke kaders waarin de RDR opereert, kunnen rekenen op maatwerk als een standaardoplossing niet voldoet.

De mate waarin het RDR-beleid succesvol is wordt onder meer gemeten door periodiek klanttevredenheidsonderzoeken uit te voeren.

### **EURO**

Teneinde de invoering van de Euro in 2002 zo soepel mogelijk te laten verlopen heeft de RDR in het verlengde van de departementale projectgroep Euro-VenW een interne projectorganisatie ingesteld. In 1999 is onderzocht voor welke bij de RDR in gebruik zijnde systemen de invoering van de Euro gevolgen heeft. Vervolgens zijn en worden de noodzakelijke aanpassingen voorbereid. De implementatie van eventuele aanpassingen wordt afgestemd op het invoeringstraject van de Euro. Het nieuwe financiële systeem dat de RDR in 1999 in gebruik heeft genomen (Decade

Financials) is in elk geval voldoende geëquipeerd om het voor de rijksoverheid vastgestelde implementatie draaiboek te volgen.

### **Tarievenbeleid**

De RDR opereert in zijn totaliteit kostendekkend. Speerpunt van het tarievenbeleid is naast een kostendekking in totalen, te streven naar een kostendekking van 100% per productgroep. De RDR hanteert het uitgangspunt dat de baathebber betaalt voor de kosten van het agentschap.

Wat betreft de verrekening van positieve of negatieve resultaten per productgroep wordt de regel toegepast dat – indien na afloop van een kalenderjaar blijkt dat de in dat jaar gemaakte kosten per productgroep afwijken van de opbrengsten van die productgroep – het verschil wordt betrokken bij de vaststelling van de tarieven (opbrengsten) voor de daaropvolgende kalenderjaren.

De kosten die de RDR niet kan of (wettelijk) mag doorberekenen in de tarieven worden gedekt uit de algemene middelen.

De grondslagen voor de kostentoe rekening van de RDR zijn verwoord in het Besluit Vergoedingen (AMvB 130, d.d. 12 maart 1999).

### **Gehanteerde waarderingsgrondslagen**

Overeenkomstig de Regeling Departementale Begrotingsadministratie (RDB) worden door de RDR de volgende waarderingsgrondslagen gehanteerd:

- de baten en lasten worden toegerekend aan het boekjaar waarop ze betrekking hebben;
- de activa en de passiva worden, tenzij anders vermeld, gewaardeerd tegen nominale waarde;
- immateriële en materiële vaste activa worden gewaardeerd tegen aanschaffingsprijs onder aftrek van afschrijvingen;
- op immateriële en materiële vaste activa wordt afgeschreven op basis van de aanschaffingsprijs. Afschrijving gebeurt lineair op basis van de geschatte economische levensduur die varieert van drie tot tien jaar. Hierbij wordt rekening gehouden met een eventuele restwaarde;
- voorraden onderhanden werk worden opgenomen tegen directe materiaal- en arbeidskosten. Vooruitbetalingen van afnemers worden in mindering gebracht op het onderhanden werk. Indien verliezen voorzienbaar zijn, wordt hiermee rekening gehouden;
- de vorderingen worden opgenomen tegen nominale waarde verminderd met de noodzakelijk geachte voorziening voor mogelijke oninbaarheid;
- de voorzieningen zijn gevormd voor verplichtingen en risico's die samenhangen met de bedrijfsvoering;
- waardering geschiedt inclusief BTW.

### **Agentschapsvermogen**

In 1999 heeft het Ministerie van Financiën een nieuw beleid ontwikkeld ten aanzien de vermogensvorming bij agentschappen. Het beleid, dat vanaf 2000 in werking treedt, stelt een maximum norm aan de omvang van het agentschapsvermogen en regelt de financiering van investeringen via een leenfaciliteit bij het Ministerie van Financiën. Een consequentie van dit beleid is dat een deel van het eigen vermogen van agentschappen wordt

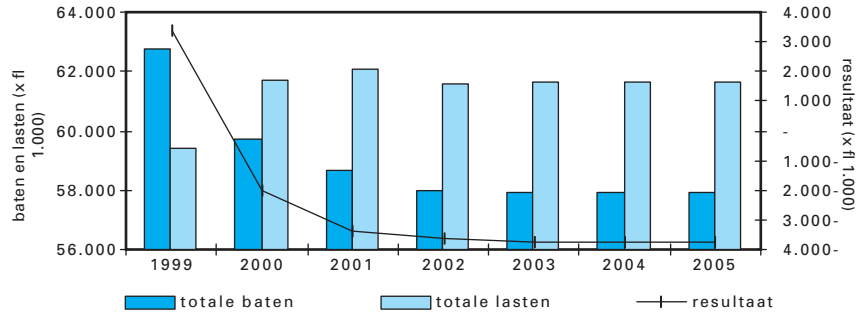
omgezet in vreemd vermogen. Het gaat hierbij om de waarde van de materiële vaste activa (f 21,780 miljoen), verminderd met het langlopende vreemde vermogen (f 1,150 miljoen) op 31 december 1999. Het resterende eigen vermogen moet worden afgebouwd tot 5% van de gemiddelde omzet over de laatste 3 jaren. Aangezien het eigen vermogen van de RDR voornamelijk is opgebouwd uit ontvangsten van de afnemers, is afgesproken dat, conform het vigerende tarievenbeleid, de opgebouwde reserve via de tarieven aan de afnemers wordt teruggegeven. Op deze wijze zal het eigen vermogen teruggebracht worden tot het genormeerde niveau, d.w.z. plusminus f 3 miljoen in 2005.

De rentelasten die voortkomen uit het vreemd vermogen zullen deels worden gecompenseerd door een bijdrage van het moederdepartement. Het deel dat niet wordt gecompenseerd moet worden doorberekend in de tarieven.

**De begroting van baten en lasten van het agentschap RDR (bedragen in NLG 1000)**

	Realisatie 1999	verwachte uitkomst		EURO 2001	Begroting				Codering	
		2000	2001		2002	2003	2004	2005	Econ.	Func.
totale baten	62 776	59 721	<b>58 692</b>	<b>26 633</b>	57 965	57 892	57 892	57 892		
<b>opbrengst productgroepen</b>	<b>54 369</b>	<b>50 750</b>	<b>49 750</b>	<b>22 576</b>	49 110	49 110	49 110	49 110	16	12.6
opbrengst moederdepartement	7 036	8 221	<b>8 192</b>	<b>3 717</b>	8 105	8 032	8 032	8 032	16	12.6
diversen	877	250	<b>250</b>	<b>113</b>	250	250	250	250	16	12.6
rentebaten	494 500	500	<b>227</b>	<b>500</b>	500	500	500	500	26	12.6
<b>totale lasten</b>	<b>59 409</b>	<b>61 721</b>	<b>62 068</b>	<b>28 165</b>	61 581	61 620	61 632	61 632		
apparaatskosten										
* personeel	30 233	31 800	<b>32 600</b>	<b>14 793</b>	32 700	32 800	32 800	32 800	11	11.1
* materieel	12 706	12 689	<b>12 660</b>	<b>5 745</b>	12 573	12 500	12 500	12 500	12	11.1
* externe diensten	3 928	4 900	<b>5 400</b>	<b>2 450</b>	5 400	5 400	5 400	5 400	12	11.1
rentelasten	–	1 032	<b>1 108</b>	<b>503</b>	1 108	1 120	1 132	1 132		
reorganisatiekosten	3 389	2 000	<b>500</b>	<b>227</b>						
afschrijvingen	7 854	8 700	<b>9 200</b>	<b>4 175</b>	9 200	9 200	9 200	9 200	15	11.1
dotatie voorzieningen	1 299	600	<b>600</b>	<b>272</b>	600	600	600	600	15	11.1
saldo van baten en lasten	3 367	– 2000	<b>-3 376</b>	<b>- 1 532</b>	– 3 616	– 3 728	– 3 740	– 3 740		

## Ontwikkeling baten en lasten 1999–2005



## Toelichting op de begroting van baten en lasten

### Baten

Bij de bepaling van de opbrengsten uit productgroepen wordt rekening gehouden met het tarievenbeleid zoals dat bepaald is binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In de jaren 2000-2005 worden de opbrengsten uit productgroepen laag gehouden om tot de vereiste afbouw van het eigen vermogen te komen.

De opbrengst moederdepartement bestaat uit een bijdrage van f 1 miljoen in de kosten van bezwaar en beroep, alsmede uit een voorschot ad f 6 miljoen inzake de kosten van repressieve strafrechtelijke handhaving. Voor de jaren 2000, 2001 en 2002 zijn tevens bijdragen van achtereenvolgens f 0,189, f 0,160 en f 0,73 miljoen verdisconteerd in de kosten die gemaakt worden naar aanleiding van de invoering van de Euro. Tenslotte betreft de opbrengst moederdepartement een compensatie f 1,032 miljoen van de rente die vanaf 2000 betaald moet worden door de conversie van het agentschapsvermogen (zie hiervoor onder «agentschapsvermogen»).

Onder diversen vallen alle incidentele baten, voorzover geen rentebaten. Daarbij kan gedacht worden aan compensatievergoedingen, verhuur van overtollige parkeerplaatsen en incidentele dienstverlening, zoals het verstrekken van informatie en vakinhoudelijke assistentie van derden (niet in concurrentie).

De rentebaten zijn onder andere het gevolg van tijdelijke liquiditeitsoverschotten die ontstaan doordat in het begin van het begrotingsjaar de ontvangsten binnenkomen terwijl de uitgaven gespreid over het jaar plaatsvinden.

### Lasten

Met ingang van 2001 wordt een stijging van de personeelslasten voorzien, doordat de overheid – en dus ook de RDR – dan volledig onder de werking van de sociale verzekeringswetten valt. Naar verwachting moet de RDR jaarlijks circa f 1,5 miljoen aan premies afgedragen. Tegenover deze lastenstijging staat een verwachte afname van de personele bezetting met 10 fte's in 2001.

De kosten van externe diensten nemen naar verwachting in 2001 iets toe naar aanleiding van de geplande uitvoering van diverse projecten, waarvoor externe expertise wordt aangetrokken. Bovendien zullen de kosten van bestaande (reguliere) dienstverlening, zoals schoonmaak, bewaking etc., toenemen als gevolg van loon- en prijsontwikkelingen.

De rentelasten zijn een gevolg van de conversie van het agentschapsvermogen ad f 20,6 miljoen door het Ministerie van Financiën op 1 januari 2000. Daarnaast moet de RDR zijn investeringen gaan financieren met de leenfaciliteit. De rentelasten zijn naar verwachting hoger dan de rente-compensatie (opbrengst Ministerie van Financiën). Het verschil moet worden doorberekend in de tarieven.

De organisatieontwikkeling die in 1999 is geïmplementeerd heeft ertoe geleid dat aan verschillende functies eisen worden verbonden, waaraan de betrokken medewerkers niet voldoen. Door middel van om-, her- en bijscholing wordt getracht dat zo veel mogelijk op te lossen. Verder is een aantal medewerkers in een herplaatsings- c.q. outplacementtraject terecht gekomen. In de overgangsfase is tijdelijk extra personeel nodig, om het capaciteitsverlies als gevolg van om-, her- en bijscholingstrajecten op te vangen. De onder meer met het vorenstaande gemoeide kosten zijn afzonderlijk opgenomen onder de post reorganisatiekosten. De reorganisatiekosten worden niet doorberekend aan de afnemers, maar ten laste van de algemene reserves gebracht. Een deel van de positieve resultaten uit het verleden komt daardoor indirect ten goede aan de afnemers.

Bij de afschrijvingskosten wordt uitgegaan van de historische aanschafwaarde. De afschrijving vindt lineair plaats op basis van de geschatte economische levensduur die varieert van drie tot tien jaar. Hierbij wordt rekening gehouden met een eventuele restwaarde. De cijfers zijn gebaseerd op gegevens uit het systeem voor de vaste activa registratie, waarbij rekening is gehouden met de meerjaren investeringsraming.

De volgende afschrijvingstermijnen worden gehanteerd:

Inrichtingen en verbouwingen	10 jaar
Apparatuur	4 tot 10 jaar
Kantoorinventaris	5 tot 10 jaar
Hard- en software	3 tot 4 jaar
Vervoermiddelen	4 jaar
Vaste bedrijfsmiddelen in uitvoering	na ingebruikname

De post dotatie aan voorzieningen bestaat uit toevoegingen aan de voorziening dubieuze debiteuren, de voorziening garantieverplichtingen en de voorziening assurantie eigen risico.

Bij het toedelen van frequenties aan derden kan het voorkomen dat zendapparatuur moet worden omgestemd in het belang van een beter etherbeheer. In een aantal gevallen dient de RDR de daarmee gepaard gaande omstemmingskosten (en eventuele extra kosten) te vergoeden. Bij claims van beperkte omvang kan hiervoor de voorziening garantieverplichtingen worden aangesproken. Aangesproken is aan deze voorziening jaarlijks f 25 000 toe te voegen, tot een maximum van f 200.000.

De voorziening assurantie eigen risico is gevormd voor het onverzekerde risico van diefstal, verlies en breuk van activa. De dotatie aan deze voorziening komt overeen met marktconforme premies.

## Resultaat

Over de jaren 2001 tot en met 2005 worden negatieve resultaten voorzien. Dat komt omdat de reorganisatiekosten niet in de tarieven worden doorberekend, maar ten laste van het agentschapsvermogen worden gebracht en omdat – conform het tarievenbeleid – de resultaten over 1998, 1999 en 2000 zijn en worden betrokken in de tariefstelling voor 2001 en verder. Verder worden de tarieven in verband met de afbouw van het agentschapsvermogen bewust laag gehouden, hetgeen leidt tot relatief lage opbrengsten uit productgroepen. De negatieve resultaten over 2001 en verder zullen ten laste van de reserves worden gebracht. Hierdoor wordt de door het Ministerie van Financiën gewenste afbouw van het eigen vermogen bereikt (zie hiervoor onder «agentschapsvermogen»).

## Wijze van huisvesten

Het hoofdkantoor in Groningen is gehuurd voor een periode van 15 jaar tot 2012.

Het districtskantoor in Zwolle aan de Emmastraat 16 is gehuurd tot het jaar 2006. In Eindhoven wordt het kantoor aan de Insulindelaan 120-122 gehuurd tot 2001. Het district Zuidwest moest dit jaar verhuizen, omdat de locatie in Capelle a/d IJssel niet langer beschikbaar was. Het districtskantoor is thans ondergebracht in het gebouw van de Scheepvaartinspectie in Rotterdam aan de 's Gravenweg 667. De ruimte is in principe voor onbepaalde tijd gehuurd. Het district Noordwest, het Monitoringstation, de afdeling Technische Zaken en enkele medewerkers van de afdeling Gebouwen en Faciliteiten zijn gehuisvest aan de Radioweg 3 te Nederhorst den Berg. Dit pand en de omliggende terreinen zijn eigendom van de Staat der Nederlanden (Dienst der Domeinen). Het ministerie van Financiën heeft de terreinen formeel in materieel beheer overgedragen aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het onderhoud van de gebouwen komt voor rekening van de RDR.

### Bedragen in NLG 1000 Huisvestingskengetal RDR

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
huisvestingskosten	4 017	4 430	4 430	4 430	4 430	4 430	4 430
aantal fte's	320	325	315	315	315	315	315
kosten per fte	12,6	13,6	14,1	14,1	14,1	14,1	14,1

## Toelichting op het huisvestingskengetal

De huisvestingskosten bestaan uit de volgende componenten: huren en pachten, gebouwen, schoonmaak, bewaking, kantine, energie en water en de overige huisvestingskosten.

De huisvestingskosten zijn toegenomen ten opzichte van de reeks in de voorgaande agentschapsbegroting. Dat is met name een gevolg van toenemende huurlasten, inrichtingskosten en kosten voor externe vergaderfaciliteiten. Met name op het hoofdkantoor in Groningen is sprake van onvoldoende huisvestingscapaciteit, waardoor toenemend gebruik moet worden gemaakt van externe vergaderfaciliteiten. Momenteel worden plannen ontwikkeld om tot een structurele oplossing te komen. Naast een meer efficiënte benutting van de huidige ruimte moet naar verwachting in Groningen extra ruimte in hetzelfde kantorencomplex (Cascade) worden gehuurd.

**Onderbouwing personele component RDR (ambtelijk personeel)**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
gem. gerealiseerde bezetting in fte's	320						
gem. gerealiseerde prijs per fte (* f 1.000)	94,5						
gem. geraamde begrotingssterkte in fte's		325	315	315	315	315	315
gem. geraamde tijdelijke extra bezetting in fte's		13					
gem. geraamde prijs per fte, exclusief tijdelijk (* f 1 000)		97,8	103,5	103,8	104,1	104,1	104,1

**Toelichting op de onderbouwing personele component**

De prijs per fte is bepaald aan de hand van alle (reguliere) personeelskosten (zie begroting van baten en lasten) en geeft derhalve een beeld van de gemiddelde kosten per medewerker. De afname van de geraamde begrotingssterkte is een gevolg van de in 1999 geïmplementeerde organisatie-ontwikkeling. De voorziene tijdelijke extra bezetting is een gevolg van de reorganisatie. De kosten komen dan ook ten laste van het reorganisatiebudget. De stijging van de gemiddelde prijs per fte is primair een gevolg van de toename van de sociale lasten in verband met de afdracht van premies.

**Kasstroomoverzicht agentschap RDR (bedragen in NLG 1000)**

	Real. 1999	verw. uitk. 2000	2001	EURO 2001	Begroting:				Codering	
					2002	2003	2004	2005	econ.	func.
Rekening Courant RHB 1 januari	17 782	11 872	16 172	7 339	12 596	11 080	7 452	3 812		
Totaal operationele kasstroom	- 135	14 150	6 774	3 074	7 684	5 572	5 560	5 560		
- investeringen materiële vaste activa	4 697	11 946	9 025	4 095	9 200	11 170	4 895	9 600	12	11.1
+ desinvesteringen	72	-	-	-	-	-	-	-		
Totaal investeringskasstroom	- 4 625	- 11 946	- 9 025	- 4 095	- 9 200	170	- 4 895	- 9 600		
- eenmalige uitkering aan moederdepartem.	-	20 630	-	-	-	-	-	-		
+ eenmalige storting door moederdepartem.	-	-	-	-	-	-	-	-	16	12.6
- aflossingen op leningen	1 150	9 850	10 350	4 697	9 200	9 200	9 200	9 200		
+ beroep op leenfaciliteit	-	32 576	9 025	4 095	9 200	11 170	4 895	9 600		
Totaal financieringskasstroom	- 1 150	2 096	- 1 325	- 601	-	1 970	- 4 305	400		
Rekening Courant RHB 31 december	11 872	16 172	12 596	5 716	11 080	7 452	3 812	172		

**Toelichting op het kasstroomoverzicht**

De operationele kasstroom bestaat grotendeels uit het resultaat van baten en lasten en uit de afschrijvingen. Daarnaast was per ultimo 1999 sprake van relatief hoog saldo kortlopende vorderingen. Dat werd met name veroorzaakt door de nog te factureren kosten voor jaarlijks toezicht op publieke landelijke en regionale omroep.

In 2001 zal naar verwachting f 9,0 miljoen worden geïnvesteerd in materiële vaste activa, dat als volgt kan worden gespecificeerd:

**Materiële vaste activa**

	2000	2001
	NLG mln	NLG mln
a. kantoormachines, communicatieapparatuur, hard- en software, vervoermiddelen	5,5	4,5
b. beveiligingsapparatuur, kantine-apparatuur	0,4	0,1
c. elektronische (meet)apparatuur	3,8	3,7
d. kantoorinventaris	1,5	0,4
e. verbouwingen, masten en antennes	0,8	0,3
totaal	11,9	9,0

De investeringen fluctueren in de tijd omdat er geen sprake is van een ideaalcomplex en de materiële vaste activa pas vervangen worden nadat zij (economisch) zijn afgeschreven. De bedragen zijn afgeleid uit het informatiesysteem waarin alle materiële vaste activa zijn opgenomen. De relatief forse investeringen op het gebied van kantoorinventaris in 2000 is toe te schrijven aan de geplande vervanging van het kantoormeubilair op het hoofdkantoor. De vervanging stond oorspronkelijk gepland voor 1998, maar is enkele malen uitgesteld. In eerste instantie naar aanleiding van de reorganisatie en een onderzoek naar het meest geschikte meubilair. Vervolgens is besloten te wachten op de (Europese) aanbesteding van een VenW-breed raamcontract in 2000.

Vorenstaande indeling van de investeringen is overeenkomstig de bij het Ministerie van Financiën ingediende aanvragen leenfaciliteit 2000 en 2001. De indeling is bepaald door de economische levensduur van de verschillende soorten investeringen en daarmee door de looptijd van de verschillende leningdelen, namelijk:

- ad a. 4 jaar
- ad b. 5 jaar
- ad c. 8 jaar
- ad d. 9 jaar
- ad e. 10 jaar

Door het ministerie van Verkeer en Waterstaat is in 1996 een renteloze lening verstrekt ter grootte van f 4,6 miljoen. De aflossing vindt plaats in vier termijnen, waarvan de eerste twee zijn vervallen in 1998 en 1999. De aflossing van de resterende termijnen vindt plaats in 2000 en 2001. Daarnaast vindt een jaarlijkse aflossing op leningen plaats ter hoogte van de afschrijvingskosten.

Het beroep op de leenfaciliteit in 2000 (zie hiervoor onder «agentschapsvermogen») bestaat uit de geplande investeringen ad f 11,9 mln en uit de omzetting van de boekwaarde van de activa ad f 20,6 miljoen in een lening. Het beroep op de leenfaciliteit in 2001 e.v. is gelijk aan de geplande investeringen.



## Kwaliteits- en doeltreffendheidsgetallen van het agentschap RDR

	realisatie 1999	verwachte uitkomst 2000	begroting: 2001	2002	2003	2004	2005
<b>Kwaliteitsgetallen</b>							
aantal behandelde klachten	851	1 170	1 390	1 380	1 325	1 315	1 300
doorlooptijd klachten levensbelang (% < 4 uur)	99,5	100	100	100	100	100	100
doorlooptijd klachten maatschappelijk belang (% < 1 dag)	95,8	90	90	90	90	90	90
doorlooptijd klachten economisch belang (% < 2 dagen)	87,0	85	85	85	85	85	85
doorlooptijd klachten individueel belang (% < 30 dagen)	86,0	80	80	80	80	80	80
aantal zaken Algemene Wet Bestuursrecht (AWB)	67	< 100	< 100	< 100	< 100	< 100	< 100
aantal verzoeken Wet Openbaarheid Bestuur (WOB)	19	< 15	< 15	< 15	< 15	< 15	< 15
aantal klachten Nationale Ombudsman	0	< 4	< 4	< 4	< 4	< 4	< 4
<b>Doeltreffendheidsgetallen (schone ether)</b>							
aantal vastgestelde technische overtredingen	899	735	735	735	735	735	735
aantal vastgestelde gedragsovertredingen	138	245	245	245	245	245	245
aantal opgemaakte processen verbaal	798	950	900	850	800	800	800

### Toelichting op de kwaliteits- en doeltreffendheidsgetallen

De kwaliteits- en doeltreffendheidsgetallen geven een goed inzicht in de elementaire normen en resultaten, ter ondersteuning van de externe sturing van de RDR.

In 1999 zijn relatief weinig klachten behandeld. Dat is met name een gevolg van een gewijzigde (deels onvoorziene) personeelsinzet ten behoeve van enkele grote projecten. Deze ontwikkeling zal zich ook in 2000 voordoen. De geraamde afname van het aantal processen-verbaal wordt veroorzaakt doordat een verschuiving is ingezet richting meer bestuursrechtelijke en minder strafrechtelijke handhaving.

## Doelmatigheidsgetallen van het agentschap RDR

	realisatie 1999	verwachte uitkomst 2000	begroting: 2001	2002	2003	2004	2005
geïndexeerde kostenontwikkeling (1996 = 100%) *	123,9	132,1	136,2	136,2	136,3	136,3	136,3
gemiddelde tariefstijging (in procenten)	- 12,5	- 6,0	- 2,0	- 1,3	0,0	0,0	0,0

\* exclusief reorganisatiekosten

### Toelichting op de doelmatigheidsgetallen

De kostenontwikkeling wordt beïnvloed door de groei van de omzet en de loon- en prijsontwikkeling. De gematigde tariefontwikkeling is een gevolg van de positieve resultaten over 1998 en 1999. Door met de positieve resultaten rekening te houden bij het vaststellen van de tarieven komt de gerealiseerde overdekking uiteindelijk weer ten gunste van de afnemers. De afnemers krijgen zodoende een lager tarief gepresenteerd als gevolg van efficiencyverbetering bij de RDR. Daarnaast worden vanaf 2001 tariefverlagingen doorgevoerd in verband met de vereiste afbouw van het agentschapsvermogen.

**Financiële kengetallen van het agentschap RDR**

	Realisatie 1999	Verwachte uitkomst 2000	begroting 2001	2002	2003	2004	2005
Agentschapsvermogen (in NLG mln)	43,8	21,1	17,8	14,2	10,4	6,7	2,9
Current ratio	4,11	>3,5	> 3,5	> 3,5	> 3,5	> 3,5	> 3,5
Solvabiliteit	4,57	> 0,6	> 0,6	> 0,6	> 0,6	> 0,6	> 0,6
Opleidingskosten in % van de personele kosten	2,55	2,50	2,30	2,30	2,30	2,30	2,30

**Toelichting bij de financiële kengetallen**

Current ratio = vlottende activa / kortlopende schulden

Solvabiliteit = agentschapsvermogen / vreemd vermogen

Begin 2000 is f 20,63 mln (waarde vaste activa, minus langlopende vreemd vermogen) geconverteerd in vreemd vermogen (zie hiervoor onder «agentschapsvermogen»).

Het totaal van het agentschapsvermogen, inclusief het resultaat over 1999, bedroeg ultimo 1999 plusminus f 43,8 mln. In deze begroting zijn over de jaren 2001–2005 negatieve resultaten geprognosticeerd, waardoor de reserve ultimo 2005 een omvang van plusminus f 2,9 mln bereikt.

De solvabiliteit loopt sterk terug door de afname van het agentschapsvermogen enerzijds en de toename van langlopende schulden anderzijds. Dit is primair een gevolg van de conversie van een deel van het agentschapsvermogen in vreemd vermogen. Daarnaast moet vanaf 2000 voor de financiering van investeringen een beroep worden gedaan op de leenfaciliteit van het Ministerie van Financiën.

De opleidingskosten waren en zijn in 1999 en 2000 tijdelijk hoger dan «normaal» vanwege de reorganisatie. Vanaf 2001 bedragen de opleidingskosten naar verwachting structureel plusminus 2,3% van de personeelslasten.

## Kosten, opbrengsten en dekking per productgroep

### kosten en opbrengsten in NLG 1000, prijs in NLG per aantal en dekking in procenten

Realisatie 1999		aantal	prijs	opbrengst	kosten	dekking	opbrengst in % van totaal
vaste verbindingen	A	3 701	1 858	6 876	4 804	143%	13%
mobiele communicatie	B	357 201	76	27 262	25 698	106%	50%
openbare telefonie en semafonie	C	26	65 255	1 664	1 955	85%	3%
radiodeterminatie	D	11 218	90	1 011	973	104%	2%
radiozendamateurs	E	15 025	93	1 402	1 359	103%	3%
omroep	F	395	24 491	9 674	9 631	100%	18%
examens	G	11 934	45	542	590	92%	1%
verklaringen, keuringen en erkenningen	H	254	4 508	1 145	1 169	98%	2%
randapparatuur	I	54 569 000	0,088	4 793	4 155	115%	9%
totaal opbrengsten en kosten derden				54 369	50 334	108%	100%

### kosten en opbrengsten in NLG 1000, prijs in NLG per aantal en dekking in procenten

Verwachte uitkomst 2000		aantal	prijs	opbrengst	kosten	dekking	opbrengst in % van totaal
vaste verbindingen	A	5 121	1 016	5 201	5 020	104%	10%
mobiele communicatie	B	382 408	65	24 964	25 501	98%	49%
openbare telefonie en semafonie	C	24	89 167	2 140	2 140	100%	4%
radiodeterminatie	D	11 512	83	952	955	100%	2%
radiozendamateurs	E	15 110	89	1 351	1 355	100%	3%
omroep	F	451	22 419	10 111	10 326	98%	20%
examens	G	13 894	44	605	605	100%	1%
verklaringen, keuringen en erkenningen	H	254	4 244	1 078	1 080	100%	2%
randapparatuur	I	63 569 000	0,068	4 348	4 518	96%	9%
totaal opbrengsten en kosten derden				50 750	51 500	98%	100%

### kosten en opbrengsten in NLG 1000, prijs in NLG per aantal en dekking in procenten

Begroting 2001		aantal	prijs	opbrengst	kosten	dekking	opbrengst in % van totaal
vaste verbindingen	A	5 520	791	4 365	5 220	84%	9%
mobiele communicatie	B	402 400	62	24 925	26 845	93%	50%
openbare telefonie en semafonie	C	29	85 862	2 490	2 475	101%	5%
radiodeterminatie	D	11 800	77	905	995	91%	2%
radiozendamateurs	E	15 310	83	1 275	1 405	91%	3%
omroep	F	465	21 882	10 175	10 360	98%	20%
examens	G	15 400	39	605	605	100%	1%
verklaringen, keuringen en erkenningen	H	165	4 182	690	690	100%	1%
randapparatuur	I	66 100 000	0,065	4 320	4 705	92%	9%
totaal opbrengsten en kosten derden				49 750	53 300	93%	100%

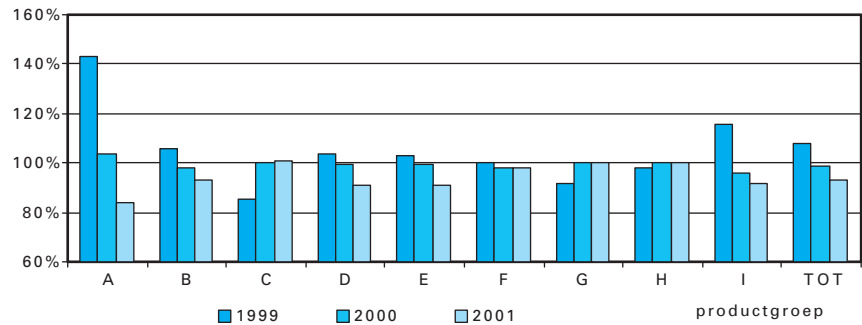
## Toelichting op de kosten, opbrengsten en dekking per productgroep

De «opbrengst derden» betreft de opbrengst uit productgroepen conform de begroting van baten en lasten. De «kosten derden» zijn bepaald exclusief reorganisatiekosten en exclusief de kosten die worden vergoed door het moederdepartement. Het gaat hierbij derhalve om alle kosten die doorberekend moeten worden in de tarieven.

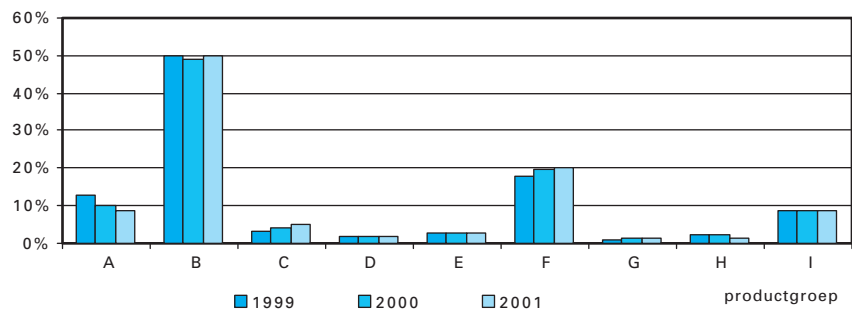
De productgroep-indeling is in 1999 enigszins gewijzigd door de inwerkingtreding van het Besluit Vergoedingen (zie onder «tarievenbeleid»). Naar verwachting is er in 2000 en in 2001 sprake van een lagere kostendekking in verband met het teruggeven van (een deel van) de positieve resultaten over 1998 en 1999 aan klanten en de afbouw van het eigen vermogen (zie onder «agentschapsvermogen»).

De hoge aantallen voor de productgroep Randapparatuur worden veroorzaakt doordat hieronder de aantallen toegekende nummers aan de operators van openbare telecommunicatienetten vallen. De kosten voor randapparatuur worden versleuteld over de betrokken partijen, op basis van het op 1 november van het voorgaande jaar toegekende aantal nummers. In 1999 zijn de DCS 1800 frequenties in gebruik genomen door de nieuwe operators (Ben, Dutchtone en Telfort). Het aantal toegekende nummers is daardoor fors gestegen. Dat aantal (peildatum 1 november 1999) is vervolgens gebruikt voor de verdeling van de begrote kosten in 2000. Voor 2000, basis voor 2001, wordt een verdere zij het meer gematigde groei van het aantal toegekende nummers voorzien.

### Kostendekking per productgroep



### Opbrengst per productgroep in % van totaal



## E. BIJLAGEN BIJ DE BEGROTING

Bijlage 1	Personeelsgegevens	286
Bijlage 2	Wetgeving	288
Bijlage 3	Moties en toezeggingen	298
Bijlage 4	Circulaires	310
Bijlage 5	Aanbevelingen Nationale Ombudsman	312
Bijlage 6	Subsidiebijlage	313
Bijlage 7	Evaluatieonderzoek	325
Bijlage 8	Economische en functionele classificatie	351
Bijlage 9	Voorlichtingsuitgaven	353
Bijlage 10	Convenanten	355

## Overzicht A: Overzicht personeelssterkte diensten (in fte)

Organisatie-eenheid	Bezetting per					Begrotingssterkte	
	30-06-00	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Centrale Diensten	795,9	784,6	771,3	763,9	758,9	758,9	758,9
Rijkswaterstaat	10 877,4	10 826,2	10 800,0	10 700,0	10 600,0	10 600,0	10 600,0
Dir.Generaal Personenvervoer	349,5	367,1	342,1	330,1	330,1	327,1	327,1
Rijksluchtvaartdienst	372,2	363,6	359,8	337,4	332,4	332,4	332,4
Dir.Generaal Goederenvervoer	1 066,6	1 073,5	1 047,1	1 024,6	1 015,6	1 015,6	1 015,6
Dir.Generaal Telecommunicatie en Post	129,8	140,9	140,9	139,9	139,9	139,9	139,9
<b>Totaal-generaal Begroting 2001</b>	<b>13 591,4</b>	<b>13 555,9</b>	<b>13 461,2</b>	<b>13 295,9</b>	<b>13 176,9</b>	<b>13 173,9</b>	<b>13 173,9</b>
Totaal-generaal Begroting 2000		13 581,6	13 558,5	13 531,1	13 531,1	13 531,1	13 531,1
Totaal mutaties t.o.v. Begroting 2000		- 25,7	- 97,3	- 235,2	- 354,2	- 357,2	- 357,2
Specificatie van deze mutaties:							
Centrale diensten:							
- Inspraakpunt VenW		6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0
- Omzetten inhuur in ambtelijk personeel		3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
- Secretaris LOCOV		0,9	0,9				
- Ondersteuning plv SG		3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
- 2e plv SG		1,0	1,0	1,0			
- Projectleider Milieuzorg		1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
- Verlenging project ARB		4,0	4,0	4,0			
- Personele cap. ICT-raad		4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
- Stelselherziening Rijkshuisvesting		3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
- Traineeproject		3,0	3,0				
- Overdracht taken van/naar andere diensten		- 5,0	- 5,0	- 5,0	- 5,0	- 5,0	- 5,0
RWS:							
- Flexibele inzet door nieuwe ontwikkelingen			- 26,2	- 123,2	- 223,2	- 223,2	- 223,2
- Traineeproject		3,0	3,0				
- Overdracht taken van/naar andere diensten		1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
DGP:							
- Projecten NSP/BB21/Spoordossier		11,0	6,0	3,0	3,0		
- Project Het nieuwe rijden		1,0	1,0				
- Traineeproject		8,0	4,0				
- Overdracht taken van/naar andere diensten		1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
RLD:							
- Traineeproject		2,0	2,0				
- Overdracht taken van/naar andere diensten		1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
DGG:							
- Traineeproject		3,0	3,0				
- Correctie invulling volumetaakstelling RA		0,0	6,1	3,6	3,6	3,6	3,6
DGTP:							
- Traineeproject		1,0	1,0				
- Overdracht taken van/naar andere diensten		1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Vervallen van de niet de uitgedeelde capaciteit		- 83,1	- 125,6	- 143,1	- 157,1	- 157,1	- 157,1

**Overzicht B: Overzicht personeelssterkte van de agentschappen ressorterend onder het ministerie (in fte)**

Organisatie-eenheid	Bezetting per					Begrotingssterkte	
	30-06-00	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Kon.Ned.Meteorologisch Instituut	511,4	431,0	421,0	414,0	401,0	395,0	386,0
Rijksdienst voor Radiocommunicatie	314,2	338,0	315,0	315,0	315,0	315,0	315,0
<b>Totaal-generaal Begroting 2001</b>	<b>825,6</b>	<b>769,0</b>	<b>736,0</b>	<b>729,0</b>	<b>716,0</b>	<b>710,0</b>	<b>701,0</b>
Totaal-generaal Begroting 2000		778,0	747,0	727,0	720,0	708,0	708,0
Totaal mutaties t.o.v. Begroting 2000		- 9,0	- 11,0	2,0	- 4,0	2,0	- 7,0
Specificatie van deze mutaties:							
KNMI:							
- Herziening invoering herstructurering werkproces		- 9,0	- 11,0	2,0	- 4,0	2,0	2,0

## A. Tot stand gekomen wetgeving

Citeertitel	Strekking	Staatsblad	Inwerkingtreding
Wijziging van de Binnenschepenwet	Implementatie van de richtlijn nr. 96/50/EG betreffende de harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenvaartuigen welke bij het goederen- en personenvervoer in de Gemeenschap gebruikt worden (PbEGL235)	Stb. 2000, 142	Inwerkingtreding op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip
Wet scheepsuitrusting (Stb. 2000, 192)	Regels voor de productie en keuring van uitrusting voor zeeschepen; impl. van richtlijnen nrs. 96/98/EG en 98/85/EG inzake uitrusting van zeeschepen (PbEG L46+L315)	Stb. 2000, 192	De wet wordt verwacht in juli 2000 in werking te treden
Rijkswet houdende instelling van een exclusieve economische zone van het Koninkrijk (Stb. 1999, 281)	De Rijkswet beoogt de instelling van een exclusieve economische zone van het Koninkrijk in Nederland, de Nederlandse Antillen en Aruba. In zijn exclusieve economische zone heeft de kuststaat o.m. extra bevoegdheden, met name op het gebied van de handhaving van de lozingsvoorschriften voor de scheepvaart. De Minister van Buitenlandse Zaken is de eerste ondertekenaar.	Stb. 1999, 281	De Rijkswet is op 28 april 2000 voor Nederland in werking getreden
Wet van 1 juli 1999, houdende wijziging van de Wet havenstaatcontrole in verband met de totstandkoming van richtlijn nr. 98/25/EG van de Raad van de Europese Unie van 27 april 1998 (Pb EG L 133) houdende wijziging van richtlijn nr. 95/21/EG betreffende de naleving, met betrekking tot schepen die gebruik maken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werk-omstandigheden aan boord (havenstaatcontrole).	De wet strekt ertoe de wet havenstaatcontrole te wijzigen ter implementatie van de genoemde wijzigingsrichtlijn. De wijziging heeft in het bijzonder betrekking op de speciale regels die worden ingevoerd voor schepen die worden aangehouden of waarvan de aanhouding elders wordt opgeheven en die vervolgens uit Nederlandse havens moeten worden geweerd, bij het niet voldoen aan de international Safety Management Code (ISM-code).	De wet is op 28 juli 1999 in werking getreden.	
Wet van 18 oktober 1999, houdende wijzigingen van de Postwet en enige andere wetten	Het Wetsvoorstel strekt ertoe om richtlijn nr. 97/67/EG (Pb EG 1997, L15) te implementeren in de postale regelgeving, en om in verband met deze richtlijn de Postwet te wijzigen ter bevordering van de liberalisering van de postmarkt.	Stb. 1999, 484	De wet is met ingang van 1 juni 2000 in werking getreden
Wet van 8 juli 1999, houdende wijziging Wet Luchtverkeer (impl. LVB-evaluatie)	De wet strekt ertoe de bevoegdheden van de Minister van Verkeer en Waterstaat ten aanzien van de luchtbeveiligingsorganisatie aan te scherpen	Stb. 1999, 322	Inwerkingtreding op 1 september 2000
Wet van 3 juni 1999, houdende wijzigingen van de Waterschapswet (1 <sup>e</sup> tranche algehele herziening)	Doorvoeren van een aantal technische verbeteringen in het kader van de 1 <sup>e</sup> tranche, waardoor de wet is aangepast en beter aan zijn doel beantwoord	Stb. 1999, 276	De wet is met ingang van 7 juni 1999 in werking getreden
Wet van 9 december 1999, tot wijziging van de wet personenvervoer voor het taxivervoer (deregulering taxivervoer)	Deze wetswijziging strekt in hoofdzaak tot deregulering van de voorschriften inzake het taxivervoer, ter bevordering van de marktgerichte verhoudingen en de kwaliteit.	Stb. 1999, 535	De wet is met ingang van 1 januari 2000 in werking getreden
Wet van 8 juni 1999, houdende implementatie interoperabiliteit wijziging Spoorwegwet/richtlijn (96/48/EG)	Regeling van de interoperabiliteit van hogesnelheidsspoorwegen	Stb. 1999, 320	Inwerkingtreding middels koninklijk besluit



Citeertitel	Strekking	Staatsblad	Inwerkingtreding
Wet van 6 oktober 1999, houdende wijziging Wegenverkeerswet 1994 (gecontroleerde afgifte en inname kentekenplaten)	Regeling ter waarborging van een juiste afgifte en inname van kentekenplaten	Stb. 1999, 459	De wet is met ingang van 1 februari 2000 in werking getreden
Wet van 11 november 1999, houdende wijziging Wegenverkeerswet 1994 (APK-verbeterpunten)	Diverse verbeteringen in de regelgeving van de APK	Stb. 1999, 504	De wet is met ingang van 1 april 2000 in werking getreden

## B. Bij de Staten-Generaal aanhangige wetsontwerpen

Wetsvoorstel	Kamerstuk nr.	Strekking	Stand van Zaken
Modernisering van de luchtvaartwet, waarbij één nieuwe wet ontstaat, opgezet als aanbouwwet van de Wet luchtvaart (Deelproject 4, eerste tranche (vervoer van gevaarlijke stoffen en dieren))	26 902	Het wetsvoorstel past in het raamwerk van de herziening van de luchtvaartwetgeving. Het vormt de eerste tranche van deelproject 4, dat voorziet in bepalingen met betrekking tot het vervoer en de vervoerde personen en goederen. Het onderhavige wetsvoorstel voorziet in bepalingen met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen en dieren	Nota naar aanleiding van het verslag is op 25 mei 2000 aan de Tweede Kamer aangeboden
Wijziging Tracéwet (1 <sup>e</sup> tranche)	26 343	Versnelling besluitvormingsprocedures	Mondelinge behandeling EK 5 september 2000
Rekeningrijden	25 816	Invoering van rekeningrijden in de Randstad	Nader verslag uitgebracht

## C. In voorbereiding zij de wetsvoorstellen

Wetsvoorstel	Kamerstuknr.	Strekking	Stand van Zaken	Inwerkingtreding
<b>Met prioriteit</b>				
Voorstel van wet houdende capaciteitsbeheersing binnenvaartvloot		Uitvoering van de verordening (EG) nr. 718/1999 van de Raad van de Europese Unie van 29 maart 1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren.	Het wetsvoorstel zal naar verwachting in het derde kwartaal van 2000 aan de Raad van State worden voorgelegd	
Wet grondslag voorschriften buitenlandse schepen		Het mogelijk maken om technische en andere eisen te stellen aan buitenlandse schepen ter uitvoering van verdragen en EG-richtlijnen die daartoe verplichten.	Eerste concept gereed; aanbieding aan de Tweede Kamer naar verwachting eerste kwartaal 2001.	
Wijziging Wet Havenstaatcontrole i.v.m. richtlijn nr. 99/95/EG		Implementatie van de richtlijn nr. 1999/95/EG betreffende de handhaving van de bepalingen inzake de arbeidstijd van zeevarenden aan boord van schepen die havens in de Gemeenschap aandoen. (Pb EG L 14)	In voorbereiding. De implementatie van richtlijn nr. 1999/95/EG moet uiterlijk voltooid zijn op 30 juni 2002	
Wijziging Wet Havenstaatcontrole i.v.m. richtlijn nr. 99/97/EG		Implementatie van de richtlijn nr. 1999/97/EG houdende wijziging van richtlijn nr. 95/21/EG betreffende de naleving, met betrekking tot de schepen die gebruik maken van havens in de Gemeenschap en varen in de onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (Pb EG L331)	In voorbereiding. De implementatie van richtlijn nr. 1999/97/EG moet uiterlijk voltooid zijn op 13 december 2000	

Wetsvoorstel	Kamerstuknr.	Strekking	Stand van Zaken	Inwerking-treding
Wetsvoorstel tot wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Wet verontreiniging zeewater, de Scheepvaartverkeerswet en de Wet op de economische delicten in verband met de instelling van de Nederlandse exclusieve economische zone en enkele andere onderwerpen		Het wetsvoorstel strekt ertoe om o.m. in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen uitvoering te geven aan de extra handhavingsmogelijkheden door havenstaten en kuststaten die het VN-Zeerechtverdrag biedt bij de instelling van een exclusieve economische zone. Het wetsvoorstel houdt nauw verband met de Rijkswet houdende de instelling van een exclusieve economische zone van het Koninkrijk. Het wetsvoorstel brengt voorts rijksvaartuigen onder de werking van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, en verruimt de mogelijkheid om de erkende klassebureaus in te schakelen bij het onderzoek van schepen ter verkrijging van een op grond van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen vereist certificaat	De Raad van State heeft advies uitgebracht. De indiening bij de Tweede Kamer wordt verwacht in het derde kwartaal van 2000	
Wijziging Loodsenwet en de Scheepvaartverkeerswet in verband met de invoering van de mogelijkheid tot structurele toepassing van loodsen op afstand		Uitvoering van hoofdstuk 5 betreffende het beleidsvoornemen tot navigatie-ondersteunende dienstverlening in de zeehavengebieden. Het wetsvoorstel strekt ertoe om, vooruitlopend op de algehele herziening van de wetgeving met betrekking tot de beloodsing van zeeschepen, de mogelijkheid in het leven te roepen de beloodsing op afstand in ruimere mate mogelijk te maken dan de huidige wetgeving toelaat	De wetsvoorstellen zullen naar verwachting in het eerste kwartaal van 2001 aan de ministerraad worden voorgelegd	
Wet Nederlands instituut voor navigatie-ondersteunende dienstverlening, wijziging van de Scheepvaart-verkeerswet en intrekking van de Loodsenwet		Ter uitvoering van het beleidsvoornemen navigatieondersteunende dienstverlening in de zeehavengebieden, beogen de wetsvoorstellen de introductie van vrije toetreding tot het beroep van loods of navigatieondersteunend dienstverlener mogelijk te maken en de vrije prijsvorming voor deze dienstverlening te introduceren. Daarvoor is het noodzakelijk dat de positie van de beloodsing binnen het stelsel van de Scheepvaartverkeerswet fundamenteel wordt herzien, de huidige structuur van het loodswezen wordt heroverwogen en een zelfstandig bestuursorgaan wordt opgericht dat de kwaliteitszorg met betrekking tot de navigatieondersteunende beroepen bewaakt	De wetsvoorstellen zullen naar verwachting gereed zijn voor advies en overleg in het eerste kwartaal van 2001	
Voorstel van rijkswet tot wijziging van de Schepenwet in verband met de totstandkoming van de Wet scheepsuitrusting		Het voorstel strekt ertoe de Schepenwet te wijzigen in verband met de totstandkoming van de Wet scheepsuitrusting; implementatie van de richtlijnen nrs. 96/98/EG en 98/85/EG inzake uitrusting van zeeschepen (PbEG L 46 en L 315)	De Raad van State van het Koninkrijk heeft in het 2 <sup>e</sup> kwartaal van 1999 advies uitgebracht over het voorstel. Het inter-departementaal ambtelijk overleg over het nader rapport kon nog niet worden afgerond. Aanbieding aan Ministerraad in juli 2000	
1 <sup>o</sup> Wijziging Telecommunicatiewet		Het aanbrengen van wetstechnische aanpassingen alsmede wijzigingen die een gevolg zijn van toezeggingen aan het parlement. Tevens voltooiing van implementatie van richtlijn 95/47/EG inzake het gebruik van normen voor het uitzenden van televisiesignalen		

Wetsvoorstel	Kamerstuknr.	Strekking	Stand van Zaken	Inwerking-treding
2 <sup>e</sup> Wijziging Telecommunicatie-wet		Wijziging van de Telecommunicatiewet in verband met de implementatie van enige onderdelen van richtlijn 1999/93/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 1999 betreffende een gemeenschappelijk kader voor elektronische handtekeningen. Deze wijziging maakt deel uit van een wetsvoorstel van het Ministerie van Justitie ter implementatie van bovengenoemde richtlijn	Aanbieding Ministerraad in oktober 2000	
3 <sup>e</sup> Wijziging Telecommunicatie-wet		Wijziging van de Telecommunicatiewet in verband met wijzigingen van regels met betrekking tot toegang tot de kabel. Hiermee wordt bevorderd dat programma aanbieders op non discriminatoire wijze tegen kostengeoriënteerde tarieven toegang hebben tot omroepnetwerken	Aanbieding Ministerraad in november 2000	
4 <sup>e</sup> Wijziging Telecommunicatie-wet		Wijziging van de Telecommunicatiewet ter implementatie van de aanbeveling van de Europese Commissie van 25 mei 2000 inzake ontbundelde toegang tot het aansluitnet: de voorwaarden scheppen voor de concurrerende levering van een volledig gamma elektronische communicatiediensten waaronder breedband multimediadiensten en snelle internetdiensten	Indienen Ministerraad eind 2000	
Wetsvoorstel tot wijziging van de NLR-wet		Het wetsvoorstel voorziet in een ruimere financieringsmogelijkheid voor het Nationaal Luchtvaart- en Ruimtevaart-laboratorium	Het advies van de Raad van State is ontvangen en het nader rapport is in voorbereiding	
Tweede tranche van deelproject 4		In deze tweede tranche van deelproject 4 (vervoersbeleid) zullen onder meer zaken die voortvloeien uit de Beleidsnota vergunningverlening luchtvervoer en de Wet van 8 november 1993, houdende wijziging van de Luchtvaartwet met betrekking tot luchtvervoersvergunning (Stb. 1994, 83) worden meegenomen	Deze tranche van deelproject 4 is onlangs weer ter hand genomen	
a. Concessiewet personenvervoer per trein		a. Invoering van concessiestelsel voor OV per trein en regeling van meerjarige rechten m.b.t. toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit	Advies RvS ontvangen	a. Bij TK ingediend op 30 juni 2000, inwerking-treding 1 januari 2001
b. Nieuwe Spoorwegwet		b. Regeling van beheer en gebruik van spoorwegen		b. Advies RvS 16 juni 2000 ontvangen. Nader rapport in voorbereiding
Wet personenvervoer 2000		Nieuwe regels omtrent het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxi-vervoer.	Aanvaard door EK 4 juli 2000. Publicatie juli 2000. Inwerking-treding 1 januari 2001	
Wijziging Wet op de waterhuishouding en evt. andere wetgeving		Implementatie van de nog tot stand te komen EU-kaderrichtlijn water.	In ambtelijke voorbereiding	

Wetsvoorstel	Kamerstuknr.	Strekking	Stand van Zaken	Inwerking-treding
Uitbreiding toepassingsgebied Wet beheer Rijkswaterstaats- werken		Betreft de van toepassingsverklaring van de wet op het zeegebied behorende tot het Nederlands gedeelte van de Exclusieve Economische Zone (EEZ)	Nota n.a.v. verslag TK juni 2000	
Wijziging van de sanerings- regeling uit de wet bodem- bescherming		De wijziging strekt ertoe het uitgangspunt van multifunctionele sanering van de waterbodem te vervangen door een andere saneringsdoelstelling (met een beter milieurendement). De betreffende wijziging wordt geïntegreerd in het voorstel van VROM tot wijziging van de Wet bodem- bescherming. Wellicht leidt dit wijzigingsvoorstel overigens nog tot aanvullende wijzigingen van het waterbodemdeel.	Ambtelijke voorbereiding	
Wijziging van Bouwstoffen- besluit		Ontnemen van de mogelijkheid om een Wvo-vergunning te eisen bij het gebruik- van ontzilt zeezand, zijnde schone grond, op de bodem; aanwijzing van verziltings- gevoelige gebieden.	Ambtelijke voorbereiding	
Wijziging WVO, in verband met zuivering stedelijk afvalwater, en toekenning enige bevoegdhe- den aan waterschapsbesturen.		Strekt ter uitvoering van in derde nota waterhuishouding neergelegde regerings- beslissing zuivering stedelijk afvalwater te verklaren tot publieke taak. Tevens regeling op wetsniveau van vergunningverlenings- bevoegdheid Waterschappen.	Aangeboden ter behande- ling in de Rijksmilieu- hygiënische Commissie (RMC) april 2000	
Wetsvoorstel Bevordering tijdige implementatie		Bevordering tijdige implementatie	Aanhouding na advies RvS in afwachting van uitkomsten overleg met EK en TK over Kabinets- standpunt versnelde implementatie	
Wijziging Wegenverkeerswet 1994		Diverse onderwerpen	Ambtelijke voorbereiding	
Aanpassing Euro		Bekend	Wetsvoorstel ligt voor advies bij de Raad van State	
Wetsvoorstel bereikbaarheid en mobiliteit		Uitvoering BOR	Medio juli naar Raad van State	
Wijziging Wet op de waterkering		Aanpassing wetgeving n.a.v. wetsevaluatie	Evaluatie WWK is naar TK gezonden (juni 2000)	
Algemene herziening Wet Infrastructuurfonds		Aanpassing regelgeving infrastructuur subsidie en -fonds	Project algemene herziening is in 1998 gestart. Extern onderzoek van start gegaan. Wetgevingsvoorbereiding start na afronding evaluatie	

Wetsvoorstel	Kamerstuknr.	Strekking	Stand van Zaken	Inwerking-treding
<p><b>Overige wetsvoorstellen</b>            Voorstel van Rijkskaderwet zeescheepvaart</p>		<p>De bestaande wettelijke en feitelijke situatie in het Koninkrijk en in elk van de drie landen van het Koninkrijk ten aanzien van de zeescheepvaart is thans niet eenduidig en mede daardoor onduidelijk. Zo is niet steeds duidelijk welke onderdelen van de zeescheepvaart (nationaliteit, veiligheid, navigatie, bemanning) en welke aspecten van elk van die onderdelen (regelgeving, uitvoering, handhaving, ongevalonderzoek) een «Koninkrijks-aangelegenheid» in de zin van Statuut voor het koninkrijk zijn en dus in beginsel bij rijksregelgeving geregeld moeten zijn. Voorts is er een onduidelijkheid in die zin dat enkele van die onderdelen die als koninkrijksaangelegenheid te beschouwen zijn, niet in rijksregelgeving maar tot nu toe per land afzonderlijk geregeld zijn (zoals de bemanning, de navigatie en de nationaliteit). Daarnaast zijn er onderwerpen als maritieme milieuzaken, kustverlichting, betoning, bebakening, «sociaal-maritieme» onderwerpen en de maritieme opleidingen, die weliswaar nauw met de veiligheid samenhangen weer geen Koninkrijksaangelegenheid en zijn dus niet in rijkswetgeving geregeld. Het in voorbereiding zijnde voorstel van Rijkskaderwet zeescheepvaart (RKW) beoogt met inachtneming van de bepalingen van het Statuut de bedoelde onduidelijkheden weg te nemen en zal een grondslag op rijksniveau bieden voor nationale regelgeving op het gebied van de nationaliteit en de veiligheid. Tevens zullen in de RKW voorzieningen opgenomen worden om te waarborgen dat de internationale verplichtingen van het Koninkrijk op het gebied van veiligheid en navigatie in elk van de drie landen tijdig en adequaat geïmplementeerd (blijven) worden</p>	<p>Over het voorstel van Rijkswet zal naar verwachting vanaf het vierde kwartaal van 2000 met de Nederlandse Antillen en Aruba overlegd kunnen worden</p>	
<p>Voorstel van Wet zeescheepvaart</p>		<p>Het wetsvoorstel beoogt nieuwe regels te geven op het gebied van in het bijzonder de veiligheid en de bescherming van het milieu, een en ander voor zover betrekking hebbend op de zeescheepvaart. Daarbij worden de desbetreffende bestaande wettelijke bepalingen aangepast aan de huidige tijd (modernisering) en worden verscheidende wetten samengevoegd en gemoderniseerd. In elk geval de Schepenwet, de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de publiekrechtelijke bepalingen uit het Tweede Boek van het Wetboek van Koophandel. Een zorgvuldige procedurele en inhoudelijke afstemming van de beoogde wet met de eveneens in voorbereiding zijnde Rijkskaderwet zeescheepvaart is vereist. die daarin zijn blijven staan na de inwerkingtreding van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek</p>	<p>De voortgang van de voorbereiding van het wetsvoorstel is afhankelijk van die betreffende de Rijkskaderwet zeescheepvaart. Er wordt naar gestreefd het wetsvoorstel in de tweede helft van 2001 ter advisering voor te leggen aan de Raad van State</p>	

Wetsvoorstel	Kamerstuknr.	Strekking	Stand van Zaken	Inwerking-treding
Voorstel van Rijkswet tot wijziging van de Schepenwet in verband met de verzelfstandiging van de Scheepvaartinspectie van de Nederlandse Antillen en van Aruba		Het voorstel van Rijkswet beoogt om drie zelfstandige landscheepvaartinspecties voor de landen van het Koninkrijk te vormen. Elk van de drie inspecties zal onder verantwoordelijkheid van de minister van het desbetreffende land haar taken uitvoeren	De RvSt van het Koninkrijk heeft 3 <sup>e</sup> kwartaal 1999 advies uitgebracht. De verdere voortgang van het voorstel van rijkswet is afhankelijk van die betreffende de Rijkskaderwet zeescheepvaart. De indiening bij de TK is derhalve ook afhankelijk van de uitkomsten van overleg met de Ned. Antillen en Aruba	
Voorstel van Rijkswet tot wijziging van de Schepenwet in verband met de totstandkoming van de Raad voor de Transportveiligheid		Het voorstel van Rijkswet strekt tot opheffing van de Raad voor de Scheepvaart in verband met het feit dat de belangrijkste taak van deze raad, het doen van onderzoek naar scheepsrampen overgedragen moet worden aan de inmiddels tot stand gekomen Raad voor de Transportveiligheid	De Raad van State van het Koninkrijk heeft in het derde kwartaal van 1999 advies uitgebracht. De verdere voortgang van het voorstel van rijkswet is afhankelijk van die betreffende de Rijkskaderwet zeescheepvaart. De indiening bij de TK is derhalve ook afhankelijk van de uitkomsten van het overleg met de Ned. Antillen en Aruba	
Wetsvoorstel houdende bepalingen omtrent de publiekrechtelijke registratie van zeeschepen in Nederland		Het wetsvoorstel regelt voor het land Nederland de voorwaarden voor de verlening van de Nederlandse nationaliteit aan zeeschepen, de registratie daarvan, alsmede de voorwaarden voor het recht om de vlag van het Koninkrijk te voeren. Daarbij zal tevens hernieuwd uitvoering worden gegeven aan het VN-Zeerechtverdrag (artikelen 91 en 94). De desbetreffende bepalingen in het Wetboek van Koophandel vervallen en de Zeebrievenwet wordt ingetrokken. De Wet nationaliteit zeeschepen in rompbetrachting wordt in deze wet geïncorpo-reerd	Het wetsvoorstel zal naar verwachting in het derde kwartaal van 2000 ter advisering worden voorgelegd aan de Raad van State	
Wetsvoorstel tot aanvulling van de Zeevaart-bemanningswet met een regeling van een publiekrechtelijk tuchtrecht voor de bemanning van Nederlandse zeeschepen		Het wetsvoorstel houdt verband met de opheffing van de Raad voor de Scheepvaart, waarvan de taken met betrekking tot het onderzoek van scheepvaartongevallen worden ondergebracht bij de Raad voor de Transportveiligheid en waarvan de taken met betrekking tot het tuchtrecht van zeevarenden zullen worden ondergebracht bij een nog in te stellen nieuw tuchtcollege voor de scheepvaart. Het wetsvoorstel strekt ter uitvoering van de door de Tweede Kamer aangenomen motie Van Waning/Blaauw (Kamerst. II, 1997/98, 25 332, nr. 20)	Het wetsvoorstel zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2001 ter advisering worden voorgelegd aan de Raad van State	
Wijziging Wet op de waterhuishouding		Toekenning regelgevende bevoegdheid aan waterkwantiteitsbeheerders en schrappen administratief beroep op Gedeputeerde Staten inzake Wwh-vergunningen	Gereed voor ambtelijke commentaaronde	
Wijziging van de waterschaps-wet		Doorvoeren van een aantal technische verbeteringen waardoor de wet is aangepast en beter aan zijn doel beantwoord	2 <sup>e</sup> tranche, ambtelijke voorbereiding begonnen	

Wetsvoorstel	Kamerstuknr.	Strekking	Stand van Zaken	Inwerking-treding
Wetgeving KNMI Publiekrechtelijke vormgeving CBR Modernisering Noodwetgeving VenW op terrein van waterstaatszorg		Wettelijke grondslag KNMI Publiekrechtelijke vormgeving als zbo Modernisering Noodwetgeving	Wetsvoorstel medio juli naar Raad van State Ambtelijke voorbereiding start in september 2000 Naar Staatscommissie voor waterstaats-wetgeving gezonden ter advisering	

#### D. In het afgelopen parlementaire jaar goedgekeurde verdragen

Wetsvoorstel	Kamerstuknr.	Strekking	Stand van zaken	Inwerking-treding
In het afgelopen jaar zijn geen verdragen goedgekeurd				

#### E. Bij het parlement aanhangige voorstellen tot goedkeuring van verdragen

Wetsvoorstel	Kamerstuknr.	Strekking	Stand van Zaken	Inwerking-treding
Voorstel van wet, houdende goedkeuring van het op 11 januari 1995 te Middelburg tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden, het Koninkrijk België en het Vlaams Gewest tot herziening van het Reglement ter uitvoering van Artikel IX van het Tractaat van 19 april 1839 en van hoofdstuk II, afdelingen 1 en 2, van het Tractaat van 5 november 1842, zoals gewijzigd, voor wat betreft het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht daarop (Scheldereglement), met Bijlage (Trb. 1995, 48)	Kamerstukken II 1998/99, 26 069	Vervanging van het uit 1843 daterende Scheldereglement, invoering van de verscherpte loodsplicht op de Westerschelde, opdragen van uitvoerings-technische kwesties aan de bevoegde bewindslieden van Nederland en Vlaanderen en aan de Permanente Commissarissen van Toezicht op de Scheldevaart	Wetsvoorstel is in behandeling bij de Eerste Kamer	Inwerking-treding na aanne-ming Eerste Kamer

#### F. In voorbereiding zijnde voorstellen tot goedkeuring van verdragen

Titel	Strekking	Stand van zaken
Protocol van 3 juni 1999 inzake herziening van het Verdrag betreffende het internationale spoorweg-vervoer (COTIF) van 9 mei 1980	Omvangrijke wijziging van het COTIF	Het advies van de Raad van State is inmiddels ontvangen. Aanbieding aan de Tweede Kamer – in het kader van het verkrijgen van goedkeuring voor de ratificatie – gebeurt naar verwachting in het vierde kwartaal. Dit houdt verband met het dan naar verwachting gereedkomen van de Nederlandse vertaling van de teksten
Protocol van Torremolinos	Wijziging van het Verdrag van Torremolinos (Trb, 1980, 139)	In voorbereiding; aanbieding van voorstel tot goedkeuringswet aan de Tweede Kamer naar verwachting eerste kwartaal 2001

**G. In het afgelopen parlementaire jaar tot stand gekomen omvangrijke algemene maatregelen van bestuur waaraan prioriteit is toegekend**

Titel	Strekking	Stand van zaken
Besluit beperkingen burgerluchtverkeer Waddenzee (Stb. 1999, 42)	Het besluit behelst de instelling van minimum vlieghoogtes boven de Waddenzee voor het burgerluchtverkeer	Het besluit is op 1 juli 1999 in werking getreden
Besluit bewijzen van bevoegdheid voor de burgerluchtvaart (Stb. 1999, 346)	Dit besluit bevat nadere regels met betrekking tot bewijzen van bevoegdheid, medische verklaring, autorisaties erkenning, kwalificatie en registraties	Deels inwerking getreden op 1 oktober 1999
Wijziging Voertuigreglement – implementatie EG-richtlijn 98/12 (Stb. 2000, 259)	Eisen remmen	Inwerkingtreding 28-6-2000
Wijziging Voertuigreglement – implementatie EG-richtlijn 98/90 (Stb. 2000, 259)	Eisen deuren	Inwerkingtreding 28-6-2000
Wijziging Besluit personenvervoer i.v.m. wetsvoorstel deregulering taxivervoer (Stb. 1999, 560)	Deregulering voorschriften taxivervoer	Het besluit is met ingang van 1 januari 2000 in werking getreden

**H. In voorbereiding zijnde omvangrijke algemene maatregelen van bestuur waaraan prioriteit is toegekend**

Titel	Strekking	Stand van zaken
Wijziging Binnenschepenbesluit	Het opnemen van technische eisen voor zeilende passagiersschepen	Is op 27 maart 2000 om advies gezonden aan de Raad van State
Besluit houdende wijziging van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door schepen, het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen met in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen, het Besluit draagbare blustoestellen 1997, het Besluit elektromagnetische compatibiliteit en het Besluit persoonlijke beschermingsmiddelen	Het besluit brengt toelatingsregels voor uitrusting overeenkomstig richtlijn nr. 96/98/EG van de Raad van de Europese Unie van 20 december 1996 inzake uitrusting van zeeschepen (PbEG 1997, L 46)	Ambtelijk in voorbereiding
Wijziging van het Loodsplichtbesluit 1995 en het Besluit verklaringhouders Scheepvaartverkeerswet	Ter uitvoering van hoofdstuk 5 van het Beleidsvoornemen navigatie-ondersteunende dienstverlening in de zeehavengebieden wordt, vooruitlopend op de algehele herziening van de wetgeving met betrekking tot de beloodsing van zeeschepen, voorzien in een ruimere wijze van bevoegdheids-toedeling aan de bevoegde autoriteiten terzake van het verlenen van ontheffing van de loodsplicht	Ambtelijk in voorbereiding
Wijziging van het Loodsplichtbesluit 1995, het Loodsgeldbesluit 1995 en het Arbeidstijdenbesluit vervoer (structurele toepassing op afstand)	Het wijzigen van deze besluiten hangt samen met het wetsvoorstel inzake structurele toepassing van loodsen op afstand	Ambtelijk in voorbereiding
Wijziging Besluit vaarbewijzen binnenvaart	Implementatie van de richtlijn nr. 96/50/EG betreffende de harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenvaartuigen welke bij het goederen- en personenvervoer in de Gemeenschap gebruikt worden (PbEG L235)	Is op 11 mei 2000 ter besluitvorming toegezonden aan de Ministerraad. (Zie verder wijziging Binnenschepenwet)
Besluit verkeersinformatie en verkeersaanwijzingen scheepvaartverkeer	Het besluit vloeit voort uit artikel 9 van de Scheepvaartverkeerswet en strekt tot vervanging van eerdere AMvB over dit onderwerp (Stb. 1992, 234)	Het ontwerpbesluit zal naar verwachting in het derde kwartaal voor advies aan de Raad van State worden voorgelegd
Vissersvaartuigenbesluit 2000 (algemene maatregel van rijksbestuur)	Nieuwe technische voorschriften voor vissersvaartuigen ter implementatie van richtlijn 97/70/EG betreffende de invoering van een geharmoniseerde veiligheidsregeling voor vissersvaartuigen waarvan de lengte 24m of meer bedraagt (PbEG L 34)	Concept gereed, publicatie eind 2000



Titel	Strekking	Stand van zaken
Besluit voorkoming verontreiniging van het Antarctisch gebied door sanitair afval van schepen	Het besluit bevat regels ter voorkoming van verontreiniging van het Antarctisch gebied door sanitair afval van schepen, alsmede wijziging van het Besluit voorkoming verontreiniging door vuilnis van schepen in verband met de uitvoering van Bijlage IV van het Protocol betreffende milieubescher- ming bij het Verdrag inzake Antarctica	Concept gereed, publicatie eind 2000
Algemene maatregelen van bestuur ter uitvoe- ring van de Zeevaartbemanningswet	Ter uitvoering van de Zeevaartbemannings- wet dient een tweetal algemene maatrege- len van bestuur tot stand te worden gebracht	De ontwerpbesluiten zullen naar verwachting in het tweede en vierde kwartaal van 2000 ter advisering worden voorgelegd aan de Raad van State
Besluit verstrekking gegevens telecommunicatie van 26 januari 2000 (Stb. 71)	Het besluit voorziet in een centraal informatiepunt, waaraan aanbieders van openbare telecommunicatienetwerken of diensten gegevens moeten verstrekken in het kader van het aftappen van telecommu- nicatie	Artikel 10 van het besluit is inwerking getreden met ingang van 27 januari 2000. De overige artikelen treden najaar 2000 in werking
Besluit bijzondere vergaring nummergegevens	Het besluit geeft regels terzake van radio zendapparatuur, die door opsporings- instanties worden gebruikt ter verkrijging van gegevens van de gebruiker van een mobiele telefoondienst	Het besluit wordt in het najaar van 2000 aan de Ministerraad aangeboden
Besluit elektromagnetische comptabiliteit II	Algehele herziening van het Besluit elektromagnetische comptabiliteit in verband met de Telecommunicatiewet	Aanbeveling Ministerraad in najaar 2000
Besluit veilingnummers	Besluit houdende regels voor het veilen of verloten van bepaalde nummers bij schaarste	Indiening Ministerraad voor het jaar 2001
Algemene maatregel van bestuur inzake herziening van de Luchtvaartwet deelprojecten 2, 3, 4 en 5	In deze algemene maatregelen van bestuur worden wetsbepalingen nader uitgewerkt en Joint Aviation Requirements geïmple- menteerd	Deelproject 3: conceptbesluit lucht- waardigheid voorleggen aan de Ministerraad in het derde kwartaal 2000. Deelproject 5: conceptbesluit voorleggen aan de Ministerraad in het tweede kwartaal 2001
Besluit houdende wijziging van het Luchtver- keersreglement	Verzamelbesluit wijzigingen Luchtverkeers- reglement	Het conceptbesluit aanbieden aan de Ministerraad in het vierde kwartaal 2000. Geplande inwerkingtreding is 1 juli 2001
BP 2000	Regels ter uitvoering van de Wet personen- vervoer 2000	Voorhang parlement tot 7 juli 2000 medio juli: toezending Raad van State
Rijksrivierenbesluit, met bijlagen	Het besluit voorziet, ter uitvoering van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken in de aanwijzing van de door hoge gronden gevormde begrenzing van het rivierbed en de herziene aanwijzing van het vergunning- regime van de niet uitgezonderde gebieden, mede in verband met de Beleidslijn ruimte voor de rivier	Concept met kaartbijlagen gereed Aanbieding ministerraad zomer 2000
Wijziging Voertuigreglement – herziening gehele reglement	Algehele herziening	Eerste ambtelijke voorbereidingen
Wijziging Voertuigreglement – implementatie EG-richtlijn 98/91	Voorschriften met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen	Bij de Raad van State
Wijziging Voertuigreglement – implementatie EG-richtlijn 97/24	Typegoedkeuring 2- en 3-wielers	Ambtelijke voorbereiding
Wijziging Voertuigreglement – implementatie EG-richtlijn 97/27	Massa's en afmetingen voor andere dan personenauto's	Concept in voorbereiding
Wijziging Kentekenreglement (katvangers)	Maatregelen tegen het verschijnsel «katvanger»	Ligt bij ministerraad
Wijziging Kentekenreglement (Taxikentekens)	Invoering nieuw taxikenteken	Concept gereed
Besluit personenvervoer 2000	Regels omtrent het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer.	MR 26 september 2000

#### I. Wetgevingsprojecten (med) ter vermindering van administratieve lasten

Er zijn geen wetgevingsprojecten (mede) ter vermindering van administratieve lasten

## a. Door de Staten-Generaal aanvaarde Moties – Peildatum 1 juli 2000

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Motie Van der Steenhoven over financiële steun aan consumentenorganisaties voor reizigers.	Nota-overleg op 13-9-99 inz. Beleidsnota De derde eeuw spoor (26 464, nr. 10)	Aangenomen op: 26/Okt/1999 Overleg heeft plaatsgevonden. Het resultaat is op 29 nov in een brief aan de TK gemeld.
Motie Reitsma c.s. houdende het verzoek af te zien van beursgang bij NSR.	Nota-overleg op 13-9-99 inz. Beleidsnota De derde eeuw spoor (26 464, nr. 3 gew. bij nr. 14).	Aangenomen op: 26/Okt/1999 Nota reeds besproken in TK. Is op 20 juni 2000 aan de orde geweest in een A.O.
Motie Bakker c.s. over nieuwe producten en diensten van postagente.	Plenair TK op 15-9-99 inz. Wijz. Postwet (26 363, nr. 11)	Aangenomen op: 28/Sep/1999 Naar verwachting zal vóór Prinsjesdag het standpunt m.b.t. een nieuw postvestigingenbeleid naar de Kamer worden gezonden.
Motie Augusteijn-Esser/Swildens-Rosendaal over een slibdepot in het IJsselmeer.	Plenair TK Begrotingsbehandeling van LNV op 13-10-99 (26 800 XIV nr. 25)	Aangenomen op: 30/Nov/1999 Motie is uitgevoerd door alle activiteiten die wijzen in de richting van depot IJmeer te stoppen.
Motie Ravestein c.s. over knelpunten bij vaarwegen en havens.	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotingsbehandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII, nr. 28)	Aangenomen op: 04/Nov/1999 De Kamer is geïnformeerd bij brief van 8-12-99.
Motie Stellingwerf over een driedaagse stremming van de Rijn door een legeroefening.	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotingsbehandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII, nr. 32)	Aangenomen op: 04/Nov/1999 Op 1 februari 2000 is een brief (mede namens minister De Grave) naar de Kamer gestuurd. De stremming wordt beperkt tot aantal uren op 1 dag.
Motie Van den Berg over het gebruikmaken van de potenties van kust- en binnenvaart.	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotingsbehandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII, nr. 33)	Aangenomen op: 04/Nov/1999 Aan het verzoek van de motie is voldaan. De transportraad heeft medio 1999 een gemeenschappelijk standpunt ingenomen m.b.t. een wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG ter verbetering van de positie van de zee- en binnenvaarthavens in het TEN-T.
Motie Giskes c.s. over aanvullende middelen voor het stedelijk openbaar vervoer.	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotingsbehandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII, nr. 26 gewijzigd bij nr. 36)	Aangenomen op: 04/Nov/1999 Er komt nog nadere uitwerking vervoergroei vanaf 2001. Dit is in de brief van 15/12/99 aan de Tweede Kamer aangegeven.
Motie Leers c.s. over PPS-constructies.	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotingsbehandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII, nr. 11)	Aangenomen op: 04/Nov/1999 Schriftelijke beantwoording richting Tweede Kamer heeft in maart 2000 plaatsgevonden.
Motie Van Gijzel c.s. over dynamische toeritdosering.	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotingsbehandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII, nr. 13)	Aangenomen op: 04/Nov/1999 Motie is afgedaan bij brief van 27-3-2000 aan de Tweede Kamer.
Motie Van Gijzel over instelling van 30- en 60-kilometerzones.	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotingsbehandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII, nr. 15)	Aangenomen op: 04/Nov/1999 Op dit moment lopen er 3 trajecten: 1. Vervolg kabinetsstandpunt Michiels, onder andere over financiële kant van de zaak; 2. IBO-V: kabinetsstandpunt gaat geformuleerd worden; 3. Planning: In de loop van 2e helft 2000 zal hierover meer duidelijkheid bestaan.
Motie Hofstra c.s. over het project rekeningrijden.	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotingsbehandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII, nr. 19)	Aangenomen op: 04/Nov/1999 De Kamer is bij brief van 19-5-00 geïnformeerd.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Motie Stellingwerf over het advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat: Ruimtelijke Vernieuwing Internationaal Goederenvervoer.	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotingsbehandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII, nr. 30)	Aangenomen op: 04/Nov/1999 De minister acht de motie ondersteuning van haar beleid en in die zin is ook de hoofdlijn van het advies een serieuze bouwsteen bij de opstelling van het NVVP (najaar 2000).
Motie Herrebrugh c.s. over verwerking van vervuilde baggerspecie	VAO Baggerproblematiek op 23-11-99 (26 401 nr. 16)	Aangenomen op: 30/Nov/1999 Brief naar de Kamer: begin 3e kwartaal.
Motie Klein Molenkamp c.s. over het beleid inzake riolering buitengebied.	VAO Baggerproblematiek op 23-11-99 (26 401 nr. 18)	Aangenomen op: 30/Nov/1999 VROM bereidt een brief voor mede namens VenW, Fin. en BZK waarin op de motie wordt ingegaan.
Motie Nicolai c.s. over het stellen van voorwaarden bij het toedelen van DVB-T-vergunningen.	Plenair TK op 7-12-99 inzake VAO Frequentiebeleid (24 095 – nr. 33 gew. bij nr. 38).	Aangenomen op: 25/Jan/2000 Ondersteuning van het beleid.
Motie Van Zuijlen c.s. over de intrekking van de Radio Omroep Zenderwet (ROZ).	Plenair TK op 7-12-99 inzake VAO Frequentiebeleid (24 095 – nr. 29).	Aangenomen op: 25/Jan/2000 Het wetsvoorstel is op 22 februari 2000 aan de tweede kamer aangeboden.
Motie Van Zuijlen c.s. over uitgifte van frequenties voor DAB	Plenair TK op 7-12-99 inzake VAO Frequentiebeleid (24 095 nr. 28).	Aangenomen op: 25/Jan/2000 Bij brief van 13-4-00 is de Kamer geïnformeerd.
Motie Van Zuijlen en Bakker over het geclausuleerd veilen van een pakket FM-frequenties als nieuwszender.	Plenair TK op 7-12-99 inzake VAO Frequentiebeleid (24 095 – nr. 30).	Aangenomen op: 25/Jan/2000 De Kamer is bij brief van 19-5-00 geïnformeerd.
Motie Nicolai c.s. over de nieuwe verdeling van de FM-frequenties.	Plenair TK op 7-12-99 inzake VAO Frequentiebeleid (24 095 – nr. 34 gew. bij nr. 39).	Aangenomen op: 25/Jan/2000 De Kamer is bij brief van 19-5-00 geïnformeerd.
Motie Nicolai c.s. over het opheffen van de dubbele bedekking van Radio 1.	Plenair TK op 7-12-99 inzake VAO Frequentiebeleid (24 095 – nr. 35)	Aangenomen op: 25/Jan/2000 De Kamer is bij brief van 19-5-00 geïnformeerd.
Motie Hindriks c.s. over het uitvoeringsprogramma sneltrams/light-rail.	Nota-overleg MIT op 13-12-99 (26 828, nr. 11 – gewijzigd bij nr. 25)	Aangenomen op: 16/Nov/1999 Minister heeft de Tweede Kamer separaat overleg over uitvoeringsnotitie light-rail voorgesteld.
Motie Verbugt/Hindriks over bereiken van een breed draagvlak voor het beleid t.a.v. mobiliteitsbeleid.	Nota-overleg MIT op 13-12-99 (26 828, nr. 15)	Aangenomen op: 16/Nov/1999 In BOR afgehandeld.
Motie Giskes c.s. over de indeling van het volgende MIT in categorieën.	Nota-overleg MIT op 13-12-99 (26 828, nr. 20)	Aangenomen op: 16/Nov/1999 Het MIT 2001–2005 wordt aldus ingedeeld.
Motie Giskes c.s. inzake Duurzaam veilig.	Nota-overleg MIT op 13-12-99 (26 828, nr. 23)	Aangenomen op: 16/Nov/1999 In de Tweede fase Duurzaam Veilig zal ook aandacht worden besteed aan de verdere uitbreiding van 30/60 km-gebieden. In het kader van de voorbereiding van het convenant voor de 2e fase wordt bezien hoe de financiering vorm kan krijgen. Eind 2000 concept-convenant.
Motie Verbugt c.s. over de goederenlijn 11 in relatie tot Betuwelijn en IJzeren Rijn.	Nota-overleg MIT op 13-12-99 (26 828, nr. 17)	Aangenomen op: 16/Nov/1999 De Kamer is geïnformeerd.
Motie Giskes c.s. over extra investeringen ten behoeve van verkeer en vervoer.	Nota-overleg MIT op 13-12-99 (26 828, nr. 21)	Aangenomen op: 16/Nov/1999 Het aanwenden van extra incidentele en structurele meevallers voor extra investeringen ten behoeve van verkeer en vervoer is een zaak van het Kabinet.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Motie Verbugt/Hindriks over de Hanzelijn.	Nota-overleg MIT op 13-12-99 (26 828, nr. 18)	Aangenomen op: 16/Nov/1999 Bij brief van 14 maart 2000 is de Kamer geïnformeerd over de Hanzelijn. Realisatie zal in 2010 gereed zijn.
Motie Van den Berg c.s. inzake de brug in de N50 over de IJssel bij Kampen.	Nota-overleg MIT op 13-12-99 (26 263, nr. 30 gewijzigd bij nr. 57)	Aangenomen op: 16/Nov/1999 De Kamer is geïnformeerd bij brief van 21-2-2000.
Motie Hindriks c.s. over decentralisatie van lokale en regionale infrastructuurprojecten.	Nota-overleg MIT op 13-12-99 (26 828, nr. 10 – gewijzigd bij nr. 24)	Aangenomen op: 16/Nov/1999 Dit wordt uitgewerkt in het NVVP
Motie Van der Steenhoven over de wijze waarop belanghebbenden van het begin af aan bij een project zullen worden betrokken.	Plenair debat in de TK op 8-2-00 inzake Wijziging van de Tracéwet (eerste tranche) (26 343 – nr. 22 wijz. van nr. 20)	Aangenomen op: 08/Feb/2000 In de 2 <sup>e</sup> helft van 2000 zal een standpunt worden bepaald. De Kamer zal hierover worden geïnformeerd.
Motie Van Middelkoop c.s. over voorrang voor het saneren van risicovolle riooloverstorten.	Plenair TK op 17-2-00; VAO Diergezondheid en Riooloverstorten (25 890 – nr. 13)	Aangenomen op: 22/Feb/2000 Is een gezamenlijke kwestie van VenW en LNV. Inventarisatie van de saneringsprogramma's is naar de Kamer.
Motie Feenstra c.s. over de via Venlo lopende tracévoorstellen.	VAO op 24-2-00 inzake de IJzeren Rijn (26 828 nr. 38)	Aangenomen op: 24/Feb/2000 Ondersteuning van het beleid.
Motie Giskes c.s. over de samenhang tussen alle projecten en ideeën op het gebied van goederen-vervoer per spoor.	VAO op 24-2-00 inzake de IJzeren Rijn (26 828 – nr. 36)	Aangenomen op: 24/Feb/2000 De Kamer is bij brief van 16/6/00 geïnformeerd.
Motie Verbugt c.s. over het gebruik door niet-Belgische spoorwegondernemingen.	VAO op 24-2-00 inzake de IJzeren Rijn (26 828 – nr. 33)	Aangenomen op: 24/Feb/2000 Ondersteuning van het beleid.
Motie Leers c.s. over de mogelijkheid van personenvervoer.	VAO op 24-2-00 inzake de IJzeren Rijn (26 828 – nr. 35)	Aangenomen op: 24/Feb/2000 Ondersteuning van het beleid.
Motie Leers c.s. over de bestaande restcapaciteit op de Brabantroute.	VAO op 24-2-00 inzake de IJzeren Rijn (26 828 – nr. 34)	Aangenomen op: 24/Feb/2000 Juni 2000.
Motie Hindriks over onomkeerbare stappen richting privatisering.	Plenair TK op 12-4-00 over de Wet Personenvervoer 2000 (26 456, nr. 61)	Aangenomen op: 20/Apr/2000 De bevoegdheid tot privatiseren van een GVB ligt bij de gemeente. Ten aanzien van Connexion is de insteek tot het evaluatiemoment niet volledig te privatiseren.
Motie Hofstra c.s. over de invoering van de chipkaart op uiterlijk 1 januari 2002.	Plenair TK op 12-4-00 over de Wet Personenvervoer 2000 (26 456, nr. 67)	Aangenomen op: 20/Apr/2000 Wordt meegenomen bij project chipkaart. 1 jan 2002 geldt als streefdatum.
Motie Verbugt en Feenstra over de luchtverkeersbeveiliging	Plenair TK op 24-5-00 inzake Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (26 893 – nr. 7)	Aangenomen op: 06/Jun/2000 In de zomer van 2000 zal de Kamer worden geïnformeerd.
Motie Stellingwerf c.s. over een aantal vluchten en geluisen emissie-eisen.	Plenair TK op 24-5-00 inzake Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (26 893 – nr. 8)	Aangenomen op: 06/Jun/2000 In de zomer van 2000 zal de Kamer worden geïnformeerd. Wordt betrokken bij PKB deel 1.
Motie Stellingwerf over cumulatieve geluidseffecten.	Plenair TK op 24-5-00 inzake Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (26 893 – nr. 9)	Aangenomen op: 06/Jun/2000 Ondersteuning van beleid. In de zomer van 2000 zal de Kamer worden geïnformeerd. Wordt betrokken bij PKB deel 1.
Motie Th.A.M. Meijer over een standstill voor binnenlandse vluchten.	Plenair TK op 24-5-00 inzake Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (26 893 – nr. 10)	Aangenomen op: 06/Jun/2000 In de zomer van 2000 zal de Kamer worden geïnformeerd.

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Motie Feenstra over de milieuwinst.	Plenair TK op 24-5-00 inzake Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (26 893 – nr. 12)	Aangenomen op: 06/Jun/2000 In de zomer van 2000 zal de Kamer worden geïnformeerd.
Motie Van Walsem en Stellingwerf over een vliegverbod boven stiltegebieden.	Plenair TK op 24-5-00 inzake Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (26 893 – nr. 13)	Aangenomen op: 06/Jun/2000 Na de zomer beleidsstandpunt
Motie Van Walsem en Stellingwerf over een verbod op het reclamesleepvliegen.	Plenair TK op 24-5-00 inzake Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (26 893 – nr. 14)	Aangenomen op: 06/Jun/2000 Na de zomer beleidsstandpunt
Motie van Van Gijzel over de in de MMA aangegeven milieuveterende maatregelen.	Plenair TK op 25-5-00 inzake ontwikkelingen van Schiphol op korte termijn (25 466 nr. 39)	Aangenomen op: 31/Mei/2000 In de zomer van 2000 zal de Kamer worden geïnformeerd.
Motie Stellingwerf over een minimum vlieghoogte.	Plenair TK op 25-5-00 inzake ontwikkelingen van Schiphol op korte termijn (25 466 nr. 40)	Aangenomen op: 31/Mei/2000 In de zomer van 2000 zal de Kamer worden geïnformeerd.
Motie Van Gijzel over de woningen die binnen de 35 KE-zone komen te vallen.	Plenair TK op 30-5-00 inzake ontwikkelingen van Schiphol op korte termijn (25 466 nr. 41)	Aangenomen op: 31/Mei/2000 In de zomer van 2000 zal de Kamer worden geïnformeerd.
Motie Van Zuijlen over toegang van internet Service Providers tot de kabel.	Nota-overleg op 5-6-00 inzake de Kabelnotitie (27 088, nr. 3)	Aangenomen op: 27/jun/2000 Beleid van het Kabinet in brief van Sts OCW dd. 9-6-00.
Motie Nicolai c.s. over digitalisering van de kabel.	Nota-overleg op 5-6-00 inzake de Kabelnotitie (27 088, nr. 5)	Aangenomen op: 27/jun/2000 Standpunt van Kabinet: overbodig (brief van de Sts OCW dd. 9-6-00).
Motie Nicolai/Van Walsem over open toegang voor internet via de kabel.	Nota-overleg op 5-6-00 inzake de Kabelnotitie (27 088, nr. 6)	Aangenomen op: 27/jun/2000 Beleid van het Kabinet in brief van Sts OCW dd. 9-6-00.
Motie Halsema/Atsma over een gelijklopend toegangsregime voor de kabelinfrastructuur.	Nota-overleg op 5-6-00 inzake de Kabelnotitie (27 088, nr. 12)	Aangenomen op: 27/jun/2000 Beleid van het Kabinet in brief van Sts OCW dd. 9-6-00.
Motie Van den Berg c.s. over het opsporen en ruimen van explosieven.	Plenair TK op 14-6-00 inzake Voortgang rivierdijkversterkingen (18 106 – nr. 101).	Aangenomen op: 20/Jun/2000 Ondersteuning van het beleid. Met BZK is overleg gaande.
Motie Reitsma over regio's buiten de Randstad	VAO BOR op 28-6-00 (27 165, nr. 3)	Aangenomen op: 28/Jun/2000
Motie Stellingwerf over de locatiekeuze van tolpoorten	VAO BOR op 28-6-00 (27 165, nr. 4)	Aangenomen op: 28/Jun/2000
Motie Stellingwerf over capaciteitsvergroting van bestaand wegdek	VAO BOR op 28-6-00 (27 165, nr. 5)	Aangenomen op: 28/Jun/2000
Motie Leers over de zgn. Bovenbouw van de Betuwelijn	VAO Betuwelijn op 28-6-00 (22 589, nr. 163)	Aangenomen op: 28/Jun/2000
Motie Van Zuijlen over de verdeling van T-DAB en DVB-T	VAO Etherfrequenties op 28-6-00 (24 095, nr. 44)	Aangenomen op: 28/Jun/2000. Brief m.b.t. T-DAB en DVB-T-vergunningen na zomerreces naar de Kamer.
Motie Feenstra/Verbugt over verdieping van weg en spoor bij Dieren	VAO Noordtak Betuweroute op 29-6-00 (22 589, nr. 164)	Aangenomen op: 28/Jun/2000
Motie Feenstra/Verbugt over de sluitingstijd van spoorwegovergangen	VAO Noordtak Betuweroute op 29-6-00 (22 589, nr. 165)	Aangenomen op: 28/Jun/2000

Omschrijving:	Vindplaats:	Stand van zaken:
Motie Verbugt/Feenstra over een spoorverdiepingsvariant bij Almelo	VAO Noordtak Betuweroute op 29-6-00 (22 589, nr. 170)	Aangenomen op: 28/Jun/2000

#### b. Door de bewindslieden gedane toezeggingen – Peildatum 1 juli 2000

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De uitwerking van Amsterdam op het terrein van Vervoer op maat zal aan de Kamer worden toegestuurd.	AO op 2-9-99 inzake Noord/Zuidlijn	Amsterdam heeft nog geen bijdrage geleverd. Problematiek overigens pas in 2008 actueel.
De Kamer zal nader bericht worden over de uitwerking van een gezaghebbende rapportage over de milieuaspecten van goederenvervoer per spoor.	AO op 9-9-99 inzake Betuweroute (22 589) + brief dd. 24-9-99 aan de TK.	De Vaste Cie VenW is bij brief van 13/12/99 geïnformeerd.
De taakorganisaties zullen z.s.m. uit de NV NS worden gelicht. Op papier zal worden gezet hoe met de taakorganisaties zal worden omgegaan en welke vorm en positie ze zullen krijgen.	Nota-overleg op 13-9-99 inz. Beleidsnota De derde eeuw spoor (26 464)	Eind oktober: toezenden aan de TK van het stappenplan m.b.t. het uit de NS-organisatie halen van de taakorganisaties. In dit stappenplan zal de juridische grondslag worden uitgewerkt en worden ingegaan op de kritiek van de Algemene Rekenkamer.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de ontwikkelingen op het gebied van export van zeeschepen in de IMO (in het bijzonder de MEPC vergadering in maart 2000).	AO op 15-9-99 inz. export van schepen bestemd voor de sloop.	De Kamer is in juni 2000 schriftelijk geïnformeerd over de uitkomsten van MEPC 44 (maart 2000). De volgende MEPC-vergadering zal in het voorjaar 2001 gehouden worden. Aansluitend hierop zal de TK opnieuw geïnformeerd worden.
De Kamer zal brieven ontvangen over digitale radio en over digitale televisie.	AO op 16-9-99 inzake de digitale delta (26 643)	Op 24-9-99 heeft de Sts. een brief aan de TK gezonden over TDAB en DVBT.
De beleidsvoornemens m.b.t. DVBT en TDAB zullen na het inwinnen van de adviezen van de OPTA en het NMa zo spoedig mogelijk (in ieder geval voor het einde van 1999) aan de TK worden gezonden.	Brief dd. 24-9-99 inzake TDAB en DVBT	Voor DVB-T geldt dat de Nma en – indirect – de OPTA hun advies hebben uitgebracht. Het beleidsvoornemen DVB-T en het beleidsvoornemen T-DAB zullen eerst na een nader onderzoek naar interferentie naar de Tweede Kamer worden gezonden. Brief m.b.t. T-DAB en DVB-T-vergunning na zomerreces naar de Kamer.
Het strategiedocument transport en milieu zal aan de Kamer worden toegezonden als het een openbaar document is.	AO op 27-10-99 inzake de verslagen van de Transportraden van 17 juni 1999 en 6 oktober 1999 (21 509–09)	Is gebeurd bij brief van 16-11-99.
De matrix vertragingen in het luchtvervoer in Europa zal aan de Kamer worden toegezonden.	AO op 27-10-99 inzake de verslagen van de Transportraden van 17 juni 1999 en 6 oktober 1999 (21 509–09)	De Kamer is hierover geïnformeerd.
De TK zal per brief de actuele stand (per heden) ontvangen over de verplichtingen van de Betuweroute.	AO op 28-10-99 inzake de NOV Betuweroute (22 589)	De Kamer is eind november 99 geïnformeerd.
Zo gauw door de NL-D werkgroep afspraken worden gegenereerd over de hoofdtakverbinding of de HSL-route, zal de TK daarvan op de hoogte worden gesteld.	AO op 28-10-99 inzake de NOV Betuweroute (22 589)	Over het besluitvormingsproces is de Kamer bij in februari 2000 geïnformeerd. Over de HSL-Oost is de Kamer bij brief van 28 april 2000 geïnformeerd.
Begin 2000 zal de Kamer worden geïnformeerd over de voortgang van het rijksantennebeleid.	Brief dd. 28-10-99; antwoorden op vragen uit algemeen overleg op 14-10-99 over Mobiele telefonie.	De brief aan de Tweede Kamer over de voortgang van het Nationaal Antennebeleid is op 6 april 2000 naar de Tweede Kamer gezonden.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
Vóór het AO op 23-11-99 zal de Kamer nadere informatie ontvangen over vrachtwagenspiegels.	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotings-behandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII)	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 22-11-99.
De Kamer zal (n.a.v. de motie van Van Bommel 26 800 – nr. 23 en amendement Van Gijssel 26 800 XII – nr. 8) worden geïnformeerd over het beschikbaar stellen van 10 miljoen gulden extra voor de inzet van conducteurs op de tram.	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotings-behandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII)	De Kamer is schriftelijk geïnformeerd.
Over de filemeldingen via de radio en over toekomstige ontwikkelingen zal de Kamer schriftelijk nader worden geïnformeerd.	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotings-behandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII)	In najaar van 2000 (sep/okt) zal nota Reis-informatie worden geactualiseerd.
De Kamer zal binnenkort de uitkomsten van het overleg over Rekeningrijden worden voorgelegd.	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotings-behandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII)	Is meegenomen in BOR-debatten.
De nota naar aanleiding van het nader verslag m.b.t. Rekeningrijden zal zo spoedig mogelijk naar de Kamer worden gezonden.	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotings-behandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII)	Is meegenomen in BOR-debatten.
De Kamer zal worden geïnformeerd over oplossing van – het financieel probleem bij Duurzaam veilig.	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotings-behandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII)	In het kader van een nieuwe convenant Duurzaam Veilig 2e fase zal ook instrumentatie (regelgeving en financiële middelen) aan de orde komen. Eind 2000 concept-convenant.
De Kamer zal, na overleg met de minister van Justitie, schriftelijk worden geïnformeerd over de eventuele vervolging van de groep van overtreeders met een alcoholpromillage van 0,5–0,7.	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotings-behandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII)	Tweede Kamer zal in juli 2000 schriftelijk worden geïnformeerd.
De Kamer zal (n.a.v. motie nr. 14) worden geïnformeerd over de dubbele airbag (EU cq NL-aanpak).	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotings-behandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII)	Brief aan Tweede Kamer wordt in juli 2000 verstuurd.
De Kamer zal (n.a.v. motie nr. 31) een stand van zaken ontvangen op het punt van de kilometerheffing.	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotings-behandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII)	De km-heffing is onderdeel van de aangekondigde wet Mobiliteit en bereikbaarheid. In juli naar MR, in juli naar de RvS. Projectplan ism VROM en EZ gereed in september 2000.
De Kamer zal (n.a.v. motie nr. 13) nader worden geïnformeerd over het dynamische karakter van de toeritdoseringen.	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotings-behandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII)	De Kamer is bij brief van 27-3-2000 nader geïnformeerd.
De Kamer zal een literatuurstudie ontvangen over de Nederlandse situatie m.b.t. een: keep your lane system.	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotings-behandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII)	De Kamer is bij brief van 28-4-00 geïnformeerd.
Zodra de uitkomsten van de PPS-consultatie m.b.t. de A4 tussen Delft-Schiedam binnen zijn zal de Kamer worden geïnformeerd.	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotings-behandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII)	Is gebeurd bij brief van 15-6-00.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de stand van zaken m.b.t. het experiment met een kenniswijk (incl. suggesties Raad v. VenW).	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotings-behandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII)	Op dit moment wordt de haalbaarheid van het experiment onderzocht. De Tweede Kamer wordt in juli geïnformeerd welke gemeente de Kenniswijk wordt.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de besluiten inzake Delta-radio.	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotings-behandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII)	Besluit juli 2000.



Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Kamer zal z.s.m. worden geïnformeerd over de mogelijke wijziging van het financieringssysteem van de primaire waterkeringen.	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotings-behandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII)	Voorstellen naar verwachting in september/ oktober 2000 naar de Kamer.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de evaluatie van de Wet op de Waterkeringen.	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotings-behandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII) + Plenair TK op 1-2-00 inz. de wijz. Tracéwet (1e tranche) (26 343)	De Kamer is bij brief van 21-6-00 geïnformeerd.
De Kamer zal een notitie over mainports in Nederland ontvangen.	Plenair TK op 4-11-99 inz. begrotings-behandeling Verkeer en Waterstaat (26 800 XII)	Gebeurd bij brief van 7-6-00.
Voor luchtvracht wordt gewerkt aan de oprichting van een Kwaliteitsinstituut om te komen tot de afgifte van keurmerken. Over de concrete uitwerking hiervan zal de TK schriftelijk geïnformeerd worden.	AO op 9-11-99 inzake de nota Veiligheidsbeleid burgerluchtvaart (24 804, nr. 21)	Na een oriënterend onderzoek naar de totale luchtvrachtketen komt er in samenspraak met de sector een voorstel voor nadere actie.
M.b.t. de dwarswind problematiek is de sector gevraagd om uiterlijk in februari 2000 met een afgestemd standpunt te komen. De TK zal aansluitend schriftelijk worden geïnformeerd.	AO op 9-11-99 inzake de nota Veiligheidsbeleid burgerluchtvaart (24 804, nr. 21)	TK zal in september 2000 schriftelijk worden geïnformeerd.
De Kamer zal periodiek worden gerapporteerd over de voortgang van het beleid ten aanzien van toegankelijkheid van het openbaar vervoer.	AO op 10-11-99 inz. verbetering van de toegankelijkheid van openbaar vervoer voor ouderen en gehandicapten	Als platform is ingesteld volgt voortgangsnotitie. Na de zomervakantie gereed (tweede helft 2000).
De Kamer wordt zo spoedig mogelijk geïnformeerd over de budgetten voor de natte infrastructuur.	AO op 10-11-99 over waterbodemsanering e.a. onderwerpen.	De Kamer is bij brief van 7-12-99 geïnformeerd.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de voortgang van het project Ramspol.	AO op 10-11-99 over waterbodemsanering e.a. onderwerpen.	8e Voortgangsrapportage is op 7-3-00 naar de Kamer gezonden.
De Kamer zal worden geïnformeerd over APK(verbeterpunten) m.b.t. dobli spiegels bij vrachtwagens.	AO Verkeersveiligheid op 23-11-99	De subsidieregeling Zichtveldverbeterde systemen bedrijfsauto's is in werking getreden op 3-2-2000. De Kamer is geïnformeerd.
De Kamer zal worden geïnformeerd over veiligheid m.b.t. geblindeerde zijramen van auto's (grijskenteken). Met Financiën zal hierover overleg worden gevoerd.	AO Verkeersveiligheid op 23-11-99	Het onderwerp is tijdens de transportraad aan de orde geweest en staat daarmee dus op de Europese agenda.
De Kamer zal geïnformeerd worden over het onderzoek naar de mogelijkheid om alle verkeersdoden te controleren op aanwezigheid van alcohol.	AO Verkeersveiligheid op 23-11-99	De Kamer is bij brief van 27 maart 2000 geïnformeerd.
De Kamer zal de informatie m.b.t. onderzoeken naar gebruik van drugs/ medicijnen door verkeersdeelnemers worden toegezonden.	AO Verkeersveiligheid op 23-11-99	Onderzoeksresultaten worden pas in juli 2000 verwacht. Rapportage aan Tweede Kamer in september 2000.
De Kamer zal een notitie ontvangen over helmplicht en opvoeren van snorfietsen.	AO Verkeersveiligheid op 23-11-99	Er is nog nader overleg nodig tussen BZK, Justitie en VenW. Samen met de antwoorden op de in juni 2000 gestelde kamervragen zal de Kamer in augustus 2000 worden geïnformeerd.
De Kamer zal een brief ontvangen over invoering van kentekens voor Brom- en snorfietsen.	AO Verkeersveiligheid op 23-11-99	Er is nog nader overleg nodig tussen BZK, Justitie en VenW. Samen met de antwoorden op de in juni 2000 gestelde kamervragen zal de Kamer in augustus 2000 worden geïnformeerd.



Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Kamer zal een notitie ontvangen over landbouwvoertuigen. Hierbij zal worden ingegaan op de aspecten rijvaardigheidsbewijs en kentekens voor deze specifieke groep voertuigen.	AO Verkeersveiligheid op 23-11-99	In juli 2000 zal de brief naar de Tweede Kamer worden gezonden.
De Kamer zal een notitie ontvangen over ZBO-CBR.	AO Verkeersveiligheid op 23-11-99	De Kamer is bij brief van 3-7-00 geïnformeerd.
De Kamer zal informatie worden toegezonden over verlichting langs auto(snel)wegen (onderzoek uit 1995?).	AO Verkeersveiligheid op 23-11-99	Nota verlichtingsbeleid zal naar verwachting juni 2000 worden opgeleverd door AVV. Daarna kan de Kamer worden geïnformeerd.
De Kamer zal informatie worden toegezonden over onderzoeken en proeven door RWS m.b.t. wegdekverwarming.	AO Verkeersveiligheid op 23-11-99	Op het terrein van wegdekverwarming is recentelijk een nieuw onderzoeksrapport verschenen. In juli 2000 zal de Kamer worden geïnformeerd.
Over het oplossen van de vertragingen m.b.t. de dijkversterkingen zal begin december in de stuurgroep worden gerapporteerd. De resultaten zullen worden opgenomen in de rapportage die aan de Kamer zal worden toegezonden.	Plenair TK op 23-11-99 inzake VAO Baggerproblematiek	De 8e VGR is op 7-3-00 naar de Kamer gezonden.
De Kamer zal naar verwachting eind januari 2000 het kabinetsstandpunt op het ONP-review worden toegezonden.	AO op 24-11-99 inzake de Agenda Telecom Raad van 30-11-99	Op 9 februari 2000 heeft Staatssecretaris met de tweede kamer overleg gevoerd over het kabinetsstandpunt op de ONP-review.
Er zal op korte termijn een nota van wijziging worden ingediend voor de behandeling van de Concessiewet in de Tweede Kamer, teneinde sitiesharing bij omroepmasten te realiseren.	Plenair TK op 7-12-99 inzake VAO Frequentiebeleid (24 095).	De nota van wijziging van de concessiewet is medio januari 2000 door OC&W bij de Tweede Kamer ingediend.
Het wetsvoorstel voor intrekking van de Radio-Omroep-Zender-Wet (ROZ-wet) zal in januari 2000 aan de Kamer worden aangeboden.	Plenair TK op 7-12-99 inzake VAO Frequentiebeleid (24 095).	Het wetsvoorstel is 22 februari 2000 aan de Tweede Kamer aangeboden.
De Kamer zal worden geïnformeerd over waar optimalisaties en experimenten, ook in het licht van de evenredigheid, alsnog gerealiseerd zouden kunnen worden.	Plenair TK op 7-12-99 inzake VAO Frequentiebeleid (24 095).	De Kamer is bij brief van 19-4-00 geïnformeerd.
De Kamer zal, zodra de verkennende nota gereed is, worden geïnformeerd over de trajecten waar 25 KV mogelijk is.	Nota-overleg MIT op 13-12-99 (26 828)	Definitief advies van Railned is binnen. De Tweede Kamer zal in juli 2000 worden geïnformeerd.
De Kamer zal antwoord ontvangen op de vragen betreffende toetsingskader PPS.	Nota-overleg MIT op 13-12-99 (26 828)	De Kamer is in maart 2000 geïnformeerd.
Begin 2000 zal de Kamer worden geïnformeerd hoe de aanbesteding van de onverkorte tunnel HSL-Zuid precies is geregeld.	Nota-overleg MIT op 13-12-99 (26 828)	De Kamer zal bij de 7 <sup>e</sup> voortgangsrapportage (peildatum 1 juli 2000) worden geïnformeerd.
In mei 2000 zal een evaluatierapport over spitsstroken aan de Kamer worden toegezonden.	Nota-overleg MIT op 13-12-99 (26 828)	Aanbieding van het evaluatierapport spitsstroken aan de Kamer zal worden doorgeschoven naar najaar 2000.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
In de eerste helft van 2000 wordt in het kader van Duurzaam Veilig een voorstel aan de Kamer gedaan hoe het programma wordt gecontinueerd na 2001.	Nota-overleg MIT op 13-12-99 (26 828)	De continuering van het programma na 2001 wordt behandeld in het plan van aanpak Duurzaam Veilig 2e fase. Omdat dit plan in september 2000 gereed zal zijn en het daarna besproken dient te worden met de betrokken partners zal de Tweede Kamer pas in de loop van de 2e helft van 2000 geïnformeerd kunnen worden.
De nadere uitwerking van de stand van zaken m.b.t. Light rail wordt besproken na afronding van de verkenningen, eerste helft 2000 (zie ook motie Hindriks 26 828, nr. 25). Mogelijk ook in relatie tot rondje Randstad.	Nota-overleg MIT op 13-12-99 (26 828)	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 4-7-00.
Het programma van eisen m.b.t. de A4 Delft-Schiedam zal in het voorjaar 2000 naar de Kamer worden gezonden.	Nota-overleg MIT op 13-12-99 (26 828)	De uitkomsten van de PPS-consultatie met betrekking tot de A4 is bij brief van 15-6-00 naar de Kamer gezonden. Naar verwachting kan in 2001 een programma van eisen gereed zijn.
Op de punten waarop om een verduidelijking is gevraagd, zoals de te verwachten concurrentie van de HSL met andere lijnen, de werking van het marktmachtmiddel, het gevaar van het boktoreffect enz., zal de Kamer schriftelijk worden geïnformeerd.	AO op 14-12-99 inzake NS-bod in het kader van de aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid.	Direct nadat het besluit is genomen, is de Kamer op 16 juni 2000 op de hoogte gesteld van de bevindingen en het genomen besluit.
Samen met de drie grote steden wordt beleid ontwikkeld m.b.t. agressiebestrijding in het openbaar vervoer. De Kamer zal op de hoogte worden gesteld van de uitkomst daarvan.	Plenair TK: Vragenuurtje op 14-12-99 betreffende mondelinge vragen van Van der Steenhoven inz. agressiebestrijding bij de NS.	De Kamer is bij brief van 15-3-00 geïnformeerd over sociale veiligheid in OV.
De Kamer zal – zodra de gedachten hierover zijn uitgekristalliseerd – nog worden geïnformeerd of de tweede tranche van de herziening van de Tracéwet zal worden geregeld in de Tracéwet of in de Algemene Wet bestuursrecht.	Plenair TK op 1-2-00 inz. de wijz. Tracéwet (1e tranche) (26 343)	De voorbereiding is gaande.
De Kamer wordt op korte termijn schriftelijk geïnformeerd over het gebruikte begrippenkader brieven/drukwerken (in EU brievenpost vs direct mail).	AO op 8-2-00 inzake Markt- en overheidstoets op de postmarkt (24 036)	Bij brief van 1 maart 2000 is de Kamer geïnformeerd.
Er zal overleg met TPG plaatsvinden omtrent het vinden van een modus om ook in december te meten of de normale post op tijd wordt afgeleverd. De Kamer wordt hierover bericht.	AO op 8-2-00 inzake Markt- en overheidstoets op de postmarkt (24 036)	De Kamer is bij brief van 11-5-00 geïnformeerd.
De Kamer zal t.z.t. worden geïnformeerd over het postvestigingenbeleid; een breder aanbod van diensten door postagenten wordt bij de besprekingen betrokken.	AO op 8-2-00 inzake Markt- en overheidstoets op de postmarkt (24 036)	Naar verwachting zal vóór Prinsjesdag het standpunt m.b.t. een nieuw postvestigingenbeleid naar de Kamer worden gestuurd.
Het Kabinetsstandpunt over het rapport van de Commissie Togtema zal vóór het eind van 2000 aan de Kamer worden voorgelegd.	Plenair TK op 8-2-00 inzake de Vervanging van hoofdstuk IV van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (26 367)	Zal vóór het eind van 2000 aan de Kamer worden voorgelegd.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Kamer zal een brief ontvangen over het risico en het veiligheidsbeleid van spoorwegwerkers, inclusief de uitkomsten van een proef van RIB op het traject Tilburg.	AO op 10-2-00 inzake Derde Eeuw Spoor (26 464)	Naar verwachting in de zomer van 2000 zal de Kamer middels een notitie worden geïnformeerd.
De Kamer zal worden geïnformeerd over de kiezen aanpak om op de A10 (Ring Amsterdam) een maximum snelheid van 100 km per uur of lager te hanteren in verband met geluidproblematiek.	AO op 15-2-00 inzake rijsnelheden (26 800 XII, nr. 37)	Het betreft een oud saneringsproject van voor de Wet Geluidhinder. De gemeente is daarvoor verantwoordelijk. Met VROM wordt gesproken over de ontstane situatie. In juli 2000 wordt de Kamer geïnformeerd.
Er zal een nadere evaluatie worden verricht naar de besteding van de De Boer gelden. In het najaar van 2000 zal deze evaluatie naar de Kamer worden gestuurd.	AO op 15-2-00 inzake Stads- en streekvervoer	In het najaar van 2000 zal deze evaluatie naar de Kamer worden gestuurd.
Tegen de zomer van 2000 zal de Kamer de nota ToeRgoed over de toedeling van capaciteit ontvangen.	AO op 22-2-00 inzake de IJzeren Rijn.	Is op 23-5-00 aan de Kamer aangeboden.
De Kamer zal op de hoogte worden gehouden t.a.v. de ontwikkelingen in Duitsland m.b.t. kilometerheffing.	Plenair EK op 29-2-00 inzake de Begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (26 800 XII + A)	Wordt meegenomen in een brief over technische aspecten kilometerheffing (juli).
De Kamer zal voor de zomer 2000 worden geïnformeerd over de uitkomsten van het overleg met KPN over Kerktelofonie.	Plenair EK op 29-2-00 inzake de Begrotingsbehandeling van Verkeer en Waterstaat (26 800 XII + A) + AO op 9-2-00 inzake Herziening telecommunicatie regelgeving (ONP-Review)	De Kamer is bij brief van 18-5-00 geïnformeerd.
De Kamer zal de studie naar de vervoerswaarde HSL-Oost ontvangen.	AO op 16-3-00 inzake de HSL-Zuid en Oost (22 026)	Is gebeurd bij brief van 28-4-2000.
Nadat de definitieve contracten voor de onderbouw van de HSL-Zuid zijn gesloten zal de Kamer een toelichting ontvangen t.b.v. haar controlefunctie. Daarbij zal ook een beschrijving van nut en noodzaak van de verzekering van het project worden opgenomen.	AO op 16-3-00 inzake de HSL-Zuid en Oost (22 026)	Verzekeringen wordt opgenomen in de 7e voortgangsrapportage (peildatum 1 juli 2000). Rapportage zal september/oktober 2000 naar de Kamer worden gestuurd.
Na afsluiting van het gehele pakket aan contracten voor de infrastructuur (onderbouw en bovenbouw) zal de Kamer worden geïnformeerd over een eventuele budgetoverschrijding en de eventuele dekking daarvan.	AO op 16-3-00 inzake de HSL-Zuid en Oost (22 026)	In de 7e voortgangsrapportage wordt hierover gerapporteerd (peildatum 1 juli 2000). Rapportage zal september/oktober 2000 naar de Kamer worden gestuurd.
De Kamer zal schriftelijk worden medegedeeld wat wel en wat niet aan spoorinvesteringen en dekking in de PKB HSL-Zuid zit, onder meer betreffende de landing in Amsterdam C.S. of Zuid/WTC.	AO op 16-3-00 inzake de HSL-Zuid en Oost (22 026)	In de 7e voortgangsrapportage wordt hierover gerapporteerd (peildatum 1 juli 2000). Rapportage zal sept/okt 2000 naar de Tweede Kamer worden gestuurd
De uitkomst van de evaluatie van het gebruik en de effectiviteit van de in Nederland bestaande transferia zal in 2000 aan de Kamer worden aangeboden.	Brief nr. DGP/M/MV/U.0001051 dd. 29-3-00 inzake evaluatie transferia.	Thans is een evaluatie-onderzoek gaande inzake pilot Transferia tbv de Kamer. In december 2000 gereed.
De planning voor de verdere besluitvorming inzake Ruimte voor de rivier voorziet in een kabinetsstandpunt eind juni 2000.	Brief aan de VC VenW dd. 13-4-00 (nr. HKW/AK 2000/6133) inzake Planning Ruimte voor de rivier.	In het AO van 31-5-00 is de Kamer meegedeeld dat er een gecombineerd Kabinetsstandpunt RVR en CWB21 komt. Het gecombineerde Kabinetsstandpunt zal in het najaar verschijnen.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Kamer zal het actieplan met voorstellen voor nadere invulling van de actiepunten uit het programma buitenlandse water-inzet: Partners voor Water worden toegezonden zodra het in definitieve vorm beschikbaar is.	Brief aan de VC VenW dd. 17-4-00 (nr. HKW/AK 2000/6439) inzake Internationaal Waterbeleid.	Eind september 2000 zal een actieplan aan de Kamer worden aangeboden.
De Kamer wordt schriftelijk geïnformeerd over de diepte van het Slijkgat.	AO op 18-4-00 inzake Natte Waterstaatswerken (1e gedeelte – Haringvliet)	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 11-5-00.
De Kamer zal een rapportage ontvangen over het verbieden van reclamesleepvlieden.	AO op 20-4-00 en VAO op 24-5-00 inzake Kleine Luchtvaart (SRKL) (26 893)	Na de zomer 2000 wordt er een beleidsstandpunt verwacht.
Na afronding van de discussie met de LVNL zal de Kamer worden geïnformeerd over de gevolgen van de stopzetting van de subsidies voor de luchtverkeersbeveiliging voor de regionale luchthavens.	AO op 20-4-00 en VAO op 24-5-00 inzake Kleine Luchtvaart (SRKL) (26 893)	Na de zomer 2000 wordt er een beleidsstandpunt verwacht.
De Kamer zal een rapportage ontvangen over het verbod van vliegen boven stiltegebieden.	AO op 20-4-00 en VAO op 24-5-00 inzake Kleine Luchtvaart (SRKL) (26 893)	Na de zomer 2000 wordt er een beleidsstandpunt verwacht.
Er wordt naar gestreefd de integrale visie op het goederenvervoer vóór de zomer 2000 aan de Kamer toe te zenden.	AO op 20-4-00 inzake de IJzeren Rijn (26 828)	Is op 16-6-00 aan de Kamer gezonden.
De Kamer zal een voorstel ontvangen voor de verhoging van de minimum vlieghoogte naar 300 meter.	AO op 20-4-00 inzake Kleine Luchtvaart (SRKL) (26 893)	Na de zomer 2000 wordt er een beleidsstandpunt verwacht.
De Kamer zal een overzicht ontvangen van de technische en andere aspecten van de diverse systemen voor variabilisatie.	AO op 18-5-00 inzake accijnzen op motorbrandstoffen.	Het betreft hier Km-heffing. Begin juli gaat brief hierover naar TK.
De Nota met betrekking tot de activiteiten die de RLD nog moet ondernemen om bouw en gebruik van Luchtschepen in Nederland mogelijk te maken zal eind juni naar de Kamer worden gezonden.	AO op 23-5-00 inzake Luchtschepen	Nota wordt in de zomer van 2000 aan de Kamer aangeboden.
Uitgewerkt zal worden hoe om te gaan met de maatregelen uit het MMA en de afspraken die hierover met de luchtvaartsector worden gemaakt.	Plenair TK: VAO Ontwikkelingen Schiphol op korte termijn op 25-5-00	Komt aan de orde in motie van Van Gijssel (ONL-traject). De TK wordt in de zomer geïnformeerd. Wordt betrokken bij ONL-traject.
De Kamer zal worden geïnformeerd over het verzoek aan de OPTA de overgangstermijn te mitigeren	AO op 30-5-00 over kerktelefonie	Na de zomer 2000 zal de Kamer worden geïnformeerd.
De rapportage onderzoek LOK zal naar de Kamer worden gezonden.	AO op 30-5-00 over kerktelefonie	In het najaar 2000 zal de rapportage aan de Kamer worden gezonden.
De Kamer ontvangt overzicht inzake huurlijnen.	AO op 30-5-00 over kerktelefonie	Brief 3 juli 2000
De Kamer zal een voorstel ontvangen over een jaarlijkse of halfjaarlijkse rapportage m.b.t. Ruimte voor de Rivier.	AO op 31-5-00 inzake natte waterstaat	Het voorstel zal eind 2000 naar de Kamer gaan.
Het beleidsvoornemen DVB-T zal in juni naar de TK worden gezonden.	Nota-overleg op 5-6-00 inzake Kabelnotitie (26 602)	Brief m.b.t. T-DAB en DVB-T-vergunning na zomerreces naar de Kamer.

Omschrijving	Vindplaats	Stand van zaken
De Kamer zal worden geïnformeerd wanneer de vergunning voor Delta Radio voor de bouw van zendmasten in de Noordzee niet rond is op het moment dat de zendfrequentie verloopt.	AO op 6-6-00 inzake financiële verantwoording 1999.	De vergunning zal voor 1 juli 2000 worden verleend. Hierover zal de Tweede Kamer worden geïnformeerd.
De wetswijziging (Wet op de Waterkering) die het mogelijk maakt het Markermeer als buitenwater aan te wijzen zal in het najaar aan de Kamer worden aangeboden.	AO op 6-6-00 inzake financiële verantwoording 1999.	Wetswijziging is in voorbereiding en zal in het najaar van 2000 naar de Kamer worden gezonden.
De kamer zal inzicht worden verschaft in de stand van zaken van de Europese discussie over de grandfather rights en daarbij zal aangegeven worden hoe het naar onze mening gaat.	Nota-overleg op 19-6-00 over de toekomst van de nationale luchthaven (26 959)	De Kamer wordt zo spoedig mogelijk geïnformeerd.
De opdracht aan het NLR ter zake van het causaal model voor externe veiligheid zal aan de Kamer worden toegestuurd.	Nota-overleg op 19-6-00 over de toekomst van de nationale luchthaven (26 959)	De Kamer wordt zo spoedig mogelijk geïnformeerd.
De reactie van de VACS op de audit over het vierbanenstelsel zal aan de Kamer worden toegestuurd.	Nota-overleg op 19-6-00 over de toekomst van de nationale luchthaven (26 959)	De Kamer zal in juli 2000 worden geïnformeerd.
De Kamer zal worden geïnformeerd over hoe en wanneer het convenant met de sector m.b.t. het vliegen over zee kan worden gerealiseerd.	Nota-overleg op 19-6-00 over de toekomst van de nationale luchthaven (26 959)	De Kamer wordt zo spoedig mogelijk geïnformeerd.
Rond 1 oktober 2000 zal de Kamer worden geïnformeerd over de stand van zaken van het VPT-systeem (in het kader van MOVER)	AO op 20-6-00 over spoor	Zal conform toezegging worden uitgevoerd.
De Kamer zal per direct de toegezegde cijfers inzake de vervoerwaarde worden toegezonden.	AO op 20-6-00 over spoor	Is gebeurd bij brief van 28-6-00.
De integriteitsregels van RIB zullen aan de Kamer worden gezonden.	Besloten AO op 20-6-00 over fraudeonderzoek RIB	De Kamer is geïnformeerd bij brief van 4-7-00.
De materie van het vervoer van LPG zal aan de Kamer schriftelijk worden toegelicht	AO op 22-6-00 over de Noord-Oostelijke verbinding (NOV) (22 589)	De Kamer wordt zo spoedig mogelijk geïnformeerd.

Per circulaire is weergegeven de datum van uitgifte (a), het registratienummer (b), de (feitelijke) ondertekenaar (c), de geadresseerde (d) en de strekking (f)

**Circulaires van niet-vrijblijvende aard die zijn uitgegeven van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in de periode van 1 juli 1999 tot 1 juli 2000.**

Circulaires op het terrein van het Directoraat-Generaal Telecommunicatie en Post en de Rijksdienst voor Radiocommunicatie:

1. a. 3 mei 1999 (Stcrt. 1999, 86)  
b. DGTP/99/1170/JdJ  
c. De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat  
d. Aanbieders openbare telecommunicatiedienst  
e. Beleidsregels ontheffingverlening aftapbaarheid internetdiensten  
f. Besluit
2. a. 15 juni 1999 (Stcrt. 1999, 112)  
b. DGTP/99/1686/PA  
c. De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat  
d. Belanghebbenden  
e. Vaststelling van het frequentieplan  
f. Besluit
3. a. 27 juli 1999 (Stcrt. 1999, 144)  
b. DGTP/99/2059/LH  
c. De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat  
d. Belanghebbenden  
e. Bekendmaking rectificatie besluit tot vaststelling van het frequentieplan  
f. Bekendmaking
4. a. 16 december 1999 (Stcrt. 1999, 244)  
b. DGTP/99/3402/JdJ  
c. De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat  
d. Aanbieders openbare telecommunicatienetwerken en -diensten  
e. Uitvoering verplichtingen artikelen 13.1 en 13.2 Telecommunicatiewet  
f. Verzoek om medewerking
5. a. 18 februari 2000 (Stcrt. 2000, 41)  
b. DGTP/00/214/JdJ  
c. De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat  
d. Aanbieders openbare telecommunicatienetwerken en -diensten  
e. Intrekking circulaire Uitvoering verplichtingen artikelen 13.1 en 13.2 Telecommunicatiewet  
f. Bekendmaking
6. a. 31 maart 2000 (Stcrt. 2000, 72)  
b. DGTP/00/210/TvM  
c. De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat  
d. Belanghebbenden  
e. Wijziging Nationaal Frequentieplan (i.v.m. GSM-R)  
f. Besluit

7. a. Stcrt. 2000, 88
- b. DGTP/00/235/WK
- c. De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat
- d. Belanghebbenden
- e. Wijziging Nationaal Frequentieplan (i.v.m. UMTS)
- f. Besluit

**AANBEVELINGEN NATIONALE OMBUDSMAN**

De Nationale ombudsman heeft in 1999 aan de minister van Verkeer en Waterstaat 3 rapporten uitgebracht. In 1998 waren dat er 9. In 1999 werden 33 verzoekschriften ingediend bij de Nationale ombudsman, tegen 34 in 1998. In 1999 werden 41 zaken afgedaan (1998: 44). Van deze 41 zaken kwamen 15 zaken in aanmerking voor een onderzoek, waarvan er 12 tussentijds zijn beëindigd.

Geen enkel rapport was in 1999 voorzien van een aanbeveling van de Nationale ombudsman.

De verdeling van de 3 rapporten in 1999 over de diensten van Verkeer en Waterstaat is als volgt:

	1999	1998	1997	1996	1995
RWS	3	4	2	5	7
RLD	-	2	3	7	-
DGG	-	1	1	2	-
DGP	-	-	-	1	-
DGTP	-	1	1	-	1
VenW	-	1	-	-	-
<b>Totaal</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>15</b>	<b>8</b>



**BIJLAGE 6**
**SUBSIDIEBIJLAGE**

Naam en nr. Staatsblad (indien van toepassing)	Art.nr	Begrotingsbedrag 2000 (x f 1 000)	Doelstelling	Doelgroep	Ex-ante geëvalueerd (ja/nee)	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats laatste ex-post evaluatie	Horizon- bepaling aanwezig (ja/nee; indien ja, jaar)	Valt de naleving van de subsidie onder reikwijdte accountants- verklaring ontvanger (ja/nee)
Investeringsubsidie NLR, Stb. 1995, 105	04.31	11 752	11 752	2001	Nee	1992 nieuwe financiële verhouding	Stb. 1995, 105	Nee	Ja
			Het ondersteunen van investerings t.b.v. fundamenteel onderzoek op het gebied van de luchtvaart in verband met versterking van de concurrentiepositie van de zelfontwikkelde lucht- en ruimtevaart- industrie	NLR					
Exploitatiebijdrage luchthavens Eelde, Texel, Maastricht en Twente	04.10	4 220	4 220		Nee	1997 RELUS	Nota RELUS	Nee	Ja
			Bijdrage in de exploitatiekosten t.b.v. handhaving minimum taakstelling regionale luchthavens conform structuurschema Burgerluchtvaart- terreinen	Vijf regionale luchthavens					
Bijdrage LVNL- exploitatie regionale luchthavens en vrijgestelde vluchten, Stb. 1992, 368	04.21	14 450	4 550		Nee	1995 werking verstandigde LVB	-	Nee	Ja
			Bevordering van een veilige en doelmatige afwikkeling van de luchtvaart	LVB					
Bijdrage Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) Overeenkomst Bijdrage aan de Zoute Veren (Pas 65+)	04.20	2 374	301		Nee	1997/1998	-	Nee	Ja
			Bijdrage aan KNVvL ten behoeve van het vervullen van overheidskosten	KNVvL					
Bijdrage aan Provincie Zeeland in de exploitatiekosten veerdiensten Westerschelde, Stb. 1991, 255 art.3	02.02	53 300	957	1 400	Nee	-	-	Nee	Ja
			Bijdrage in de exploitatiekosten	Veerdiensten Waddenzee					
			Bijdrage in de exploitatiekosten	Veerdiensten Westerschelde	Nee	-	-	Ja bij ingebruikname WST	Ja

Naam en nr. Staatsblad (indien van toepassing)	Art.nr	Begrotingsbedrag 2000 (x f 1 000)	Doelstelling	Doelgroep	Ex-ante geëvalueerd (ja/nee)	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats laatste ex-post evaluatie	Horizon- bepaling (ja/nee; indien ja, jaar)	Valt de naleving van de subsidie onder reikwijdte accountants- verklaring ontvanger (ja/nee)
		2000	2001						
Stichting Buisleidingenstraat ZW-Nederland. Reglement vaststelling Buisleidingenstraat ZWN	02.02	1 300	1 300	Bijdrage in de exploitatiekosten van aanleggen, inrichten, onderhouden en beheren van een buisleidingenstraat zoals bedoeld in art. 1 wet 11.7.72	Stichting Buisleidingenstraat ZWN	Nee	1998 evaluatie afgerond in 1998	Nee	Ja
Buro Arbitrage bouwrijverheid	02.02	125	125	Instandhouding van een aanvaardbare regeling voor arbitrage in de bouwsector	Raad voor de Arbitrage	Nee	1995	Nee	Ja
Stichting Werkgroep Noordzee	02.20.02	140	140	Voorkomen en eventueel herstellen van aantasting van het natuurlijk milieu van de Noordzee	Overheid, particulieren en bedrijfsleven m.b.t. activiteiten die Noordzee beïnvloeden	Nee	1998	Nee	Ja
Stichting Waterloopkundig- laboratorium en Grondmechanica Delft; Overeenkom- sten 31-5-91	02.20.03	7 250	14 400	Missiesubsidie voor fundamenteel onderzoek t.b.v. instandhouding groot technologisch instituut	Stichting Waterloopkundig- laboratorium en Grondmechanica Delft	Nee	jaarlijks	Nee	Ja
Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in grond-, weg- en waterbouw en verkeerstechniek (CROW)	IF 01.01.04	137	1 363	Ondersteunen van de ontwikkelingen, bevorderen en coördineren van onderzoek in grond-, weg- en waterbouw	CROW	Nee	-	Ja	Ja
Exploitatiesubsidie NLR, Stb. 1995, 105	04.31	38 336	37 959	Het ondersteunen van fundamenteel onderzoek op het gebied van de luchtvaart i.v.b. met versterking van de concurrentiepositie van de zelfontwikkelde lucht- en ruimtevaart- industrie.	NLR	Nee	1992 nieuwe financiële verhouding	Nee	Ja

Naam en nr. Staatsblad (indien van toepassing)	Art.nr	Begrotingsbedrag 2000 (x f 1 000)	Doelstelling	Doelgroep	Ex-ante geëvalueerd (ja/nee)	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats laatste ex-post evaluatie	Horizon-bepaling aanwezig (ja/nee; indien ja, jaar)	Valt de naleving van de subsidie onder reikwijdte accountants-verklaring ontvanger (ja/nee)
		2000	2001						
Stichting Reinwater	02.20.02	140	140	Terugdringen van vervuiling en aanstasting van wateren, beddingen en oevers in Europa en in het bijzonder in Nederland	Stichting Reinwater	1998	-	Nee	Ja
Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (UKR) Stort. 1981, 213	IF 02.02.04	7 275	1 000	Het verlenen van bijdragen aan projecten die leiden tot vermindering van verontreiniging van oppervlaktewateren	Zuiveringschappen, bedrijven	-	-	Ja aflopende regeling 2001	Ja
Bidragen primaire waterwegen provincies Friesland en Groningen	IF 02.02.04	28 100	p.m.	Jaarlijkse vergoeding van de kosten van onderhoud en exploitatie van genoemde vaarwegen	provincies Friesland en groningen	2000	perio-dieke evaluatie van de bijdrage	Nee	Ja
Stichting Toegepast Onderzoek Waterbeheer (STOWA). brieven(83/84/88)	IF 02.02.04	1 100	1 100	Ondersteuning van het doel van de Stichting: verrichten van onderzoek t.b.v. de overheid m.b.t. kwaliteitsbeheer en oppervlaktewateren	STOWA	jaarlijks	-	Nee	Ja
Bidrage aan derden in het kader van aanvullende werken Stormvloedkering (SVKW); Deltawet	IF 03.04	50 650	34 000	Uitgaven voor dijkversterkingen in het benedenrivierengebied voor zover doordat bouw van de SAVKW beïnvloed	Hoogheemraadschap: Alblaserdam, Delfland, Krimpenerwaard, Waterschap IJsselmonde, Grote Waard	1999-2001	Terugblik uitvoering programma dijkversterking	Ja bij realisering van DGR	Ja
Bidragen versterking overige primaire waterkeringen; Delta wet	IF 03.04	50 740	28 600	Bidrage in de kosten van het versterken in het benedenrivierengebied toegezegd of gestart voor de bouw van de SVKW	Waterschappen	1999-2001	Terugblik uitvoering programma dijkversterking	Ja bij realisering van DGR	Ja
Bidragen Deltaplan Grote Rivieren	IF 03.04	17 400	22 400	Bidragen in extra kosten wegens versnelling van het dijkversterkingsprogramma	Unie van Waterschappen	-	-	Nee	Ja

Naam en nr. Staatsblad (indien van toepassing)	Art.nr	Begrotingsbedrag 2000 (x f 1 000)	Doelstelling	Doelgroep	Ex-ante geëvalueerd (ja/nee)	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats laatste ex-post evaluatie	Horizonbepaling aanwezig (ja/nee; indien ja, jaar)	Valt de naleving van de subsidie onder reikwijdte accountantsverklaring ontvanger (ja/nee)
		2000	2001						
Bijdragen NS onderhoud hefbrug Dordrecht	IF 04.04	400	360	Vaste jaarlijkse bijdrage in de onderhoudskosten van de hefbrug	NS	-	-	Nee	Ja
Bijdragen infrastructuur OV; Wet en Besluit Infracfonds	IF 01.02	2 055 972	2 110 598	Het realiseren van infrastructurele voorzieningen t.b.v. de verbetering van het openbaarvervoer, bereikbaarheid en veiligheid	Provincies, kaderwetgebieden en gemeenten	-	-	Nee	Ja
Bijdragen infrastructuur OV; Wet en besluit Infracfonds	IF 01.03.02	1 197 324	812 107	Het realiseren van infrastructurele voorzieningen t.b.v. de verbetering van het openbaarvervoer, bereikbaarheid en veiligheid	Provincies, kaderwetgebieden en gemeenten	-	-	Nee	Ja
Bijdragen infrastructuur OV; Wet en besluit Infracfonds	IF 03.02	1 151 853	1 324 573	Het realiseren van infrastructurele voorzieningen t.b.v. de verbetering van het openbaarvervoer, bereikbaarheid en veiligheid	Provincies, kaderwetgebieden en gemeenten	-	-	Nee	Ja
Bijdragen infrastructuur OV; Wet en Besluit Infracfonds	IF 03.03	884 497	1 569 902	Het realiseren van infrastructurele voorzieningen t.b.v. de verbetering van het openbaarvervoer, bereikbaarheid en veiligheid	Provincies, kaderwetgebieden en Gemeenten	-	-	Nee	Ja
Gebundelde Doeluitkering (GDU); Wet en Besluit Infracfonds	IF 01.03.05	353 847	370 455	Het verstrekken van GDU aan kaderwetgebieden en provincies	Provincies en kaderwetgebieden	1997 evaluatie t.b.v. informatie en advies aan Tweede Kamer	-	Ja tijdstip afhankelijk beschikking	Ja

Naam en nr. Staatsblad (indien van toepassing)	Art.nr	Begrotingsbedrag 2000 (x f 1 000)	2000	2001	Doelstelling	Doelgroep	Ex-ante geëvalueerd (ja/nee)	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats laatste ex-post evaluatie	Horizon- bepaling (ja/nee; indien ja, jaar)	Valt de naleving van de subsidie onder reikwijdte accountants- verklaring ontvanger (ja/nee)
Bijdragerregeling exploitatie OV; Wet en Besluit Personen- vervoer; Ministeriële regeling; Stcrt. 1992, 251/252/253	03.10.01	2 216 520	2 296 139		Het voor decentrale overheden mogelijk maken om t.b.v. persoonvervoer een openbaar vervoer- voorziening aan te bieden. De regeling voorziet in een bijdrage in de exploitatie van dit vervoer. M.i.v. 1999 valt bedrijfsvervoer (voorh. 03.16) ook onder dit artikel.	Provincies, kaderwet- gebieden en gemeen- ten	Nee	-	-	Nee	Ja
Subsidierregeling De Boer; Ministeriële regeling; Stcrt. 1996, 66	03.10.07	123 897	50 240		Een bijdrage in het kader van een extra investeringsimpuls in het stads- en streekver- voer gedurende de periode 1996-2000	Provincies, kaderwet- gebieden en gemeen- ten	Nee	-	-	Ja 2000	Ja
Stimulering OV; Wet en Besluit Personen- vervoer; Stcrt. 1992, 251/252/253	03.14	3 210	1 452		Het opvangen van de extra exploitatie- tekorten als gevolg van de extra maatregelen in het OV bij uitvoering van nieuw beleid	OV-bedrijven en decentrale overheden	Nee	-	-	Nee	Ja
Bijdragerregeling Schone bussen; Stcrt. 1992, 202	03.15	10 119	19 599		Het stimuleren van milieuvriendelijke technieken in voertuigen van het (penbaar)vervoer, voornamelijk in het stedelijk gebied	(Openbaar- )vervoerbedrijven en gemeenten	Nee	27-2-97 realisatie doelstellingen programma	evaluatie meerjaren- programma SSZ 1993-1997 nr. TT 97/8 ext. 96/80	Nee	Ja
Bijdrage aan de Stichting Weten- schappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV); Ministerieel Besluit, 1988	02.10.03	0	0		Doelsubsidie t.b.v. kennis-, beheers- en onderzoeksfunctie SWOV en project- subsidie t.b.v. onderzoeksprojecten verkeersveiligheid	SWOV	Nee	-	-	Nee	Ja

Naam en nr. Staatsblad (indien van toepassing)	Art.nr	Begrotingsbedrag 2000 (x f 1 000)	Doelstelling	Doelgroep	Ex-ante geëvalueerd (ja/nee)	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats laatste ex-post evaluatie	Horizon-bepaling aanwezig (ja/nee; indien ja, jaar)	Valt de naleving van de subsidie onder reikwijdte accountants-verklaring ontvanger (ja/nee)
		2000	2001						
Fietzersbond (ENFB)	03.32	100	100 Jaarlijkse vaste bijdrage t.b.v. ENFB-vertegenwoordiging in de regionale organen voor verkeersveiligheid	ENFB	Nee	-	-	Nee	Nee
Stichting Verkeersbrigadiers	03.32	45	45 Begeleiden van het werk van verkeersbrigadiers	Stichting Verkeersbrigadiers	Nee	-	-	Nee	Ja
Spooraansluitingen, Stcrt. nr. 245 1994	IF 01.02	10 900	5 000 Verlagen investeringsdrempel voor het tot stand brengen van spoorweg-aansluitingen voor het bedrijfsleven	Bedrijven	Nee	-	-	Ja 2003	Nee
Vaarweg-aansluitingen; DGV/G3/V-525 119 01-10-1996	IF 02.02.02	14 000	10 000 Verlagen investeringsdrempel voor het tot stand brengen van vaarweg-aansluitingen voor het bedrijfsleven	Bedrijven	Nee	-	-	Ja 2003	Ja
Regionale terminals; regeling SOIT aangemeld in Brussel, wordt zo spoedig mogelijk gepubliceerd	IF 04.03	4 000	4 000 Bijdrage RO aan regionale initiatieven voor knooppunten (overslag)	Overslagbedrijven	Ja	-	-	Ja 2001	Ja
Bijdrage Binnenvaart Nederland; DGG/S/99 000 423, 15-01-1999 en DGG/S/98 006 415, 01-07-1998	05.12	40	0 Ondersteunen van activiteiten van de stichting ter versterking van de positie van de binnenvaart	Stichting Binnenvaart Nederland	Nee	1998 audit Luycken	dossier nr. S/9942	Ja 2000	Ja
Bijdrage IT&T-loket binnenvaart; DGG/S-97 004 195, 227-06-1997	05.12	116	0 Bevordering gebruik informatietechnologie in de binnenvaart d.m.v. voorlichting en informatie	Binnenvaart ondernemingen	Nee	-	-	Ja 2000	Ja
Nieuwe toetreders spoor; DGV/MJZ/V-325 664, 1-1-1995	05.12	2 600	0 Verlagen financiële drempel van nieuwe toetreders op spoorwegennet	Nieuwe spoorwegmaatschappijen	Nee	-	-	Nee	Nee

Naam en nr. Staatsblad (indien van toepassing)	Art.nr	Begrotingsbedrag 2000 (x f 1 000)	Doelstelling	Doelgroep	Ex-ante geëvalueerd (ja/nee)	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats laatste ex-post evaluatie	Horizon- bepaling (ja/nee; indien ja, jaar)	Valt de naleving van de subsidie onder reikwijdte accountants- verklaring ontvanger (ja/nee)
		2000	2001						
Continentaal vervoer binnenvaart	05.12	250	250	Ontwikkeling van continentaal vervoer, c.q. continentale ladingstromen van de binnenvaart	Bedrijven	Nee	-	Nee	Ja
SMEG-transactie; DGV/WJZV-624 092, 15-10-1996	05.12	4 500	5 500	Stimuleert uitvoering projecten die leiden tot efficiency. Verbetering van de logistiek of de transportvoertuigen, resultierend in km-reductie en/of brandstofbesparing per verreden km	Vervoerbedrijven m.b.t. goederen- vervoer; overige bedrijven m.b.t. voertuigen	Ja	1999 loopt nog	Ja 2002	Ja
Stichting Rotterdam Interne Logistiek (RIL); G/A 99 001 667	05.31.03	0	0	Platform modal split, 5 prioritaire projecten	Bedrijven, gemeente- lijke havenbedrijven, provincie Zuid- Holland, stadsregio Rotterdam	Nee	-	Ja 2000	Ja
PROMIT; Stcrt. 113, 19-06-98 G/J- 98 003 106, mei 1998	05.12	210	0	Bevorderen Modal- shift naar milieu vriendelijker transport- wijzen (door voorbeeld- en pilotprojecten); vanaf '99 zijn de aanloopkos- ten (subsidie nieuwe toetreders spoor- vervoer) bij de regeling opgenomen	Schiphol, bedrijfsleven Bedrijven	Nee	-	Ja 2000	Ja
Centrum Transport Technologie (CTT); DGG/A/SVE/ 97 007 094	05.31.03	3 000	0	OLS Schiphol	Schiphol, bedrijfsleven	Nee	-	Ja 2000	Ja
Telematica 4e tender; DGG/J- 97 006 681, 8-8-1997	05.12	0	0	Stimuleren multimo- dale samenwerkings- verbanden (keten- management)	MKB; transportsector	Nee	-	Ja 2000	Ja

Naam en nr. Staatsblad (indien van toepassing)	Art.nr	Begrotingsbedrag 2000 (x f 1 000)	Doelstelling	Doelgroep	Ex-ante geëvalueerd (ja/nee)	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats laatste ex-post evaluatie	Horizonbepaling (ja/nee; indien ja, jaar)	Valt de naleving van de subsidie onder reikwijdte accountantsverklaring ontvanger (ja/nee)
		2000	2001						
Materieel Stimuleringsregeling gecombineerd goederenvervoer; Stcrt. 1999 nr. 7016	05.12	5 000	100 Stimuleert hoofdzakelijk continentale laadeenheden die vervoerd worden per spoor, binnen vaart of kustvaart	Transportbedrijven	Ja	2000 wordt in 2000 uitgevoerd	-	Ja 2000	Ja
Alcoholvrij op weg; brief DGG: G/V98 009 118	05.20	28	0 Terugdringen alcoholgebruik beroepschauffeurs in het weg-goederentransport	chauffeurs	Nee	-	-	Ja 2001	Nee
Veilig op weg; brief DGG: G/V98 009 132	05.20	30	70 Basisscholieren leren in het verkeer veilig met vrachtauto's om te gaan	Basisscholen	Nee	-	-	Ja 2001	Nee
Afvalstoffen visserij; brief DGG: G/V98 010 643 vanaf 1994 is een bijdrage verstrekt	05.20	200	80 Bevorderen milieuvriendelijke verwerking afvalstoffen visserij	Stg. Financiering afvalstoffen visserij	Nee	1997	Dossier Langenberg	Ja 2002	Ja
Green award; Overeenkomstnr. 7546; maart 1997	05.20	0	0 Bevorderen van veiligheid en milieuverantwoord opereren van schepen d.m.v. kwaliteitscertificaten	Zeescheepvaart	Nee	1998 najaar	dossier Burgel	Ja 1999	Nee
Bijdrage KNRM; brief DGS van VenW d.d. 2-4-52; nr. 322876/Z/12/1/121/22	05.20	25	28 Bijdrage in de kosten van communicatie en verzekeringen	drenkelingen KNRM	Nee	-	-	Nee	Nee
Nederland maritiem land; DGG/SZS-07004901, 22-08-1997	05.31.01	6 500	6 500 Nederland als maritiem land uitbouwen	Stichting Nederland Maritiem land	Ja	-	-	Ja 2001	Ja
Mare Forum; DGG/S-98006178, 02-09-1998	05.31.01	0	25 Bijdrage internationale conferentie «Mare-forum 2000 o.m. economic incentives voor Quality Shipping»	Erasmus Forum	Nee	-	-	Ja 1999	Ja
Zeecadetcorps; DGG/SZ/99003655, 20-05-1999	05.31.01	25	0 Kennismaking jeugd met beroepen op water	Zeecadetcorps	Nee	-	-	Ja 2001	Nee



Naam en nr. Staatsblad (indien van toepassing)	Art.nr	Begrotingsbedrag 2000 (x f 1 000)	Doelstelling	Doelgroep	Ex-ante geëvalueerd (ja/nee)	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats laatste ex-post evaluatie	Horizonbepaling aanwezig (ja/nee; indien ja, jaar)	Valt de naleving van de subsidie onder reikwijdte accountantsverklaring ontvanger (ja/nee)
Leerstoel rederijkunde; DGG/S/98005030	05.31.01	8	8 Financiering van de leerstoel in kennis over rederijen aan de TU Delft	TU Delft	Nee	-	-	Ja 2004	Nee
Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN), brief juli '96 van EZ namens VenW, DEF en OCW Nederlands Instituut voor Maritiem Onderzoek (NIM); brief feb. '95 van EZ namens VenW, DEF, OCW en FIN	05.31.02	1 700	3 000 Ondersteunen MARIN als maritiem centre of excellence (GTI)	MARIN	Ja	-	-	Nee	Nee
Bijdrage SBVB; DGG/SB/98000520, 26-05-98; DGG/SB/99001450, 02-03-99	05.31.03	200	100 Stimulering Binnenvaart	Stichting Bureau Voorlichting Binnenvaart	Nee	audit Luycken	dossier nr. S/9942	Ja 2000	Ja
Bijdrage KSVS; DGG/SB/98007554, 24-09-98; DGG/SB/99000489, 15-01-99	05.31.01	150	150 Ondersteuning activiteiten vereniging	Koninklijke Schippersvereniging «Schuttevaer»	Nee	1998 gestart in 1998 audit Luycken	dossier nr. S/9942	Ja 2000/1999	Ja
Bijdrage aan zeemanswelzijn; brief SWZ 81/11/94, BV/SpV/fs/mv/94/885li; brief VenW 19-495, DGV/G-3/V521844	05.31.03	1 130	1 130 Het ondersteunen van activiteiten op het gebied van welzijn voor zeelieden	Stichting Zeemanswelzijn	Ja	-	-	Ja 2000	Ja
Promotie short sea; S/M-97003112, 24-04-1997; G/S-97004663, 03-06-1997; DGG/SZ/98010111, 24-12-1998	05.31.03	275	350 Versterken short sea d.m.v. promotie	Bureau Short Sea Shipping	Nee	-	-	Ja 2000	Ja
Subsidieregeling schipperszorg; WJZ/V621530, 26-04-1996	05.31.03	2000	2000 Ondersteunen van activiteiten, projecten en voorzieningen van sociale en culturele aard voor binnenvaart	Instellingen die schipperszorg stimuleren	Ja	1999 wordt in 1999 geëvalueerd	-	Nee	Ja

Naam en nr. Staatsblad (indien van toepassing)	Art.nr	Begrotingsbedrag 2000 (x f 1 000)	Doelstelling	Doelgroep	Ex-ante geëvalueerd (ja/nee)	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats laatste ex-post evaluatie	Horizon- bepaling (ja/nee; indien ja, jaar)	Valt de naleving van de subsidie onder reikwijdte accountants- verklaring ontvanger (ja/nee)
		2000	2001						
Bijdrage Bureau Innovatie Binnen- vaart; DGG/SB/ 98006409, 01-10- 1998	05.31.03	87	43 Ondersteuning oprichting en activiteiten Bureau	Binnenvaart onderne- mingen	Nee	-	-	Ja 2001	Ja
Samenwerkingsver- banden binnenvaart	05.31.03	200	74 Financiële steun voor aanloopkosten samenwerkingsver- banden «kleine particuliere schippers» om beter te kunnen inspelen op behoeften verladers	kleine particuliere schippers	Ja	-	-	Ja 2000	Ja
Nederland Distribu- tie Land (NDL); brief van EZ aan ND, L, ondertekend door EZ, VenW en LNV, ID/EDI/DI 94066545 van 01-11-1994	05.31.03	600	800 Vergroten marktkansen Nederlands bedrijfsle- ven in de inland transport en diensten- sector	Nederlands- bedrijfsleven	Nee	1998	dossier bij DGG, directie A	Ja 2003	Ja
Bijdrage aan haveninterne projecten	05.32	24 757	22 133 Het ondersteunen van investeringen ten behoefte van structuur- versterkingen en duurzame ontwikkeling van havengebieden	Nederlandse zeeha- vens	Nee	-	-	Ja 2003	Ja
3VO's (Veiligheids- organisatie); Ministeriële regeling 1978	03.32	0	9 400 Het vertrekken van een jaarlijkse bijdrage	3VO's (Veiligheids- organisaties), in deze organisatie zijn de VVN, VBV en de Stichting Kinderen Voorrang ge inte- greerd. VVN= Vereniging Veilig Verkeer Nederland. VBV= Vereniging ter bescherming van voetgangers.	Nee	-	-	Nee	Ja

Naam en nr. Staatsblad (indien van toepassing)	Art.nr	Begrotingsbedrag 2000 (x f 1 000)	2000	2001	Doelstelling	Doelgroep	Ex-ante geëvalueerd (ja/nee)	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats laatste ex-post evaluatie	Horizonbepaling (ja/nee; indien ja, jaar)	Valt de naleving van de subsidie onder reikwijdte accountantsverklaring ontvanger (ja/nee)
Interimregeling Transport kennisinfrastructuur, Stcrt. Nr. 214 d.d. 05-11-1999	05.12	0	5 000		Versterking van de kennisinfrastructuur in de transport- en distributiesector.	Ondernemingen en instellingen	Ja	maart 2000	dossier A 11895	Ja 2002	Ja
Programma Transportpreventie 1e tender; Stcrt. Nr. 37 d.d. 22-02-2000	05.12	0	2000		Ontkoppeling economische groei en groei van het goederenvervoer vanuit het oogpunt van milieu, veiligheid en bereikbaarheid	Verladers	Ja	-	-	Ja 2003	Ja
Programma Transportpreventie 2e tender	05.12	0	1 000		Ontkoppeling economische groei en groei van het goederenvervoer vanuit het oogpunt van milieu, veiligheid en bereikbaarheid.	Verladers	Ja	-	-	Ja 2003	Ja
STAIRSS, DGG/SR/2000/485	05.12	0	0		Geharmoniseerde Europese geluidsklassen voor materieel en structuur.	Internationale railvervoersorganisaties	Nee	-	-	Ja 2000	Nee
Branchevereniging spoorvervoerders (BVS), DGG/SR/00/001748	05.12	0	103		Faciliteren van de belangenbehartiging van kleine spoorvervoerders	BVS	Nee	-	-	Ja 2003	Ja
Zichtveld bevorderende systemen bedrijfsauto's regeling komt 2 februari in Stcrt. Distance learning	05.20	0	1 500		Terugdringen ongevallen als gevolg van zichtveldspiegels vracht- en bestelwagens	chauffeurs	Ja	-	-	Ja 2004	Nee
	05.31.01	0	0		Eindafrekening financiering middelen, waardoor zeegaand personeel tijdens de vaart onderwijs kunnen volgen.	zeevaartscholen	Nee	-	-	Ja 2000	Ja
Stichting Gedeeld Autogebruik (SGA)	03.18	0	750		Stimuleren gedeeld autogebruik	Autobieders, overheden en consumenten	Nee	-	-	Nee	Ja

Naam en nr. Staatsblad (indien van toepassing)	Art.nr	Begrotingsbedrag 2000 (x f 1 000)	Doelstelling	Doelgroep	Ex-ante geëvalueerd (ja/nee)	Datum en aard laatste ex-post evaluatie	Vindplaats laatste ex-post evaluatie	Horizon-bepaling aanwezig (ja/nee; indien ja, jaar)	Valt de naleving van de subsidie onder reikwijdte accountants-verklaring ontvanger (ja/nee)
		2000	2001						
Vervoermanagement	03.18	0	750	Stimuleren vervoersmanagement bij bedrijven	Aerknemers en overheden	-	-	Nee	Ja
Platform Telewerken	03.18	0	100	Stimuleren van telewerken bij bedrijven	Bedrijven, aanbieders telematica en consumenten	-	-	Nee	Ja
Europese Platform on Mobility Management (EPOMM)	03.18	0	65	Stimuleren kennisuitwisseling mobiliteitsmanagement binnen Europa	Bedrijven, vervoeraanbieders en overheden	-	-	Nee	Nee

## Afgeronde beleidsevaluaties RWS

Onderwerp; beleidsterrein; begrotingsartikel	Periode	Titel, plaats, datum, jaar van uitgave	Aard en doel onderzoek	Oprichtgever en uitvoering	Onderzoeksresultaten	Beleidsconclusies en gebruik
1. Wet op de waterkering; Waterkeren; IF 02.01/IF-03.04	afgerond in 2000	Brief aan de Tweede Kamer d.d. 21-06-2000: Verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de Wet op de Waterkering (Wow)	Ex post; Evaluatie aangaande de doeltreffendheid van de Wet op de waterkering. Deze evaluatie moet binnen 4 jaar na inwerkingtreding van de wet worden uitgevoerd.	RWS; in- en extern	<ul style="list-style-type: none"> <li>De Wow kent geen systematiek voor de evaluatie van het na te streven veiligheidsniveau (reactief karakter).</li> <li>Over het algemeen vormen de in de wet gegeven definities en de beschreven technische activiteiten een geschikte verzameling om de doelstelling van de wet te realiseren.</li> <li>De huidige financieringsstructuur biedt onvoldoende mogelijkheden om ontwikkelingen op te vangen.</li> <li>Voor wat betreft de besluitvormingsprocedures functioneert de wet goed.</li> </ul>	Zie brief aan de TK, d.d. 21-06-2000.

Onderwerp; beleidsterrein; begrotingsartikel	Periode	Titel, plaats, datum, jaar van uitgave	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever en uitvoering	Onderzoekresultaten	Beleidsconclusies en gebruik
2. Evaluatie Beheer op peil; Waterbeheren; IF 02.02	1993-1997; vooruitblik periode 1998-2010	Brief aan de Tweede Kamer d.d. 27-10-99 over «Beheer op Peil»	<p>Ex post;</p> <p>In 1994 is de uitvoeringspraktijk van het beheer en onderhoud van de natte infrastructuur geëvalueerd. Het eind-rapport «Beheer op Peil» is aan de Kamer toegezonden (brief HW/AW 182 393, d.d. 16 september 1994). De nota bevatte een overzicht van de achterstand in onderhoud van de rijkswateren, alsmede een raming van de (extra) kosten verbonden aan het bereiken van de streefbeeld in het jaar 2010. Bij de behandeling van de begroting 1996/1997 is aan de Kamer toegezegd dat de nota «Beheer op Peil» in 1997/98 zal worden geëvalueerd.</p>	RWS Tweede Kamer	<p>Uit de evaluatie is gebleken dat in de periode 1993-1997 op het terrein van de «natte Waterstaat» de tussendoelen vrijwel volledig zijn bereikt.</p> <p>Wat betreft de periode 1998-2010:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Onderdeel aanleg vaarwegen: ambitie en beschikbare middelen zijn met elkaar in overeenstemming.</li> <li>Onderdeel B&amp;O: minder rooskleurig beeld. Er is sprake van hogere kosten met name veroorzaakt door uitbreiding areaal en het complexer en duurder worden van het onderhoud. De budgetten zoals opgenomen in de meerjarigenbegroting zijn de afgelopen jaren onvoldoende structureel verhoogd.</li> </ul>	Resultaten worden gebruikt om te bezien hoe nu verder moet worden gegaan met B&O. Resultaten worden tevens betrokken bij het op te stellen «Beheersplan voor de Rijkswateren» (BPRW)

Onderwerp; beleidsterrein; begrotingsartikel	Periode	Titel, plaats, datum, jaar van uitgave	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever en uitvoering	Onderzoekresultaten	Beleidsconclusies en gebruik
3. Externe audit Beheer & Onderhoud (B&O)	afgerond in 2000	Brief aan Tweede Kamer d.d. 21-06-2000 over «Audit Beheer op Peil»	Externe onafhankelijke toets op de exacte omvang van de problematiek. Onderzoek naar de mogelijkheden en kansen voor een meer doelmatig beheer en onderhoud, vergroting landelijke uniformiteit van beheersnormen en verder optimaliseren van de B&O-filosofie.	RWS; in- en extern	BPN (Beheer Plannen Nat)-systematiek is zeer bruikbaar voor het transparant maken van het beheer- en onderhoudsprogramma. Wel moeten nog de nodige stappen worden gezet om te komen tot een voldoende implementatie. Voor het onderdeel instandhouding waterbeheren en vaarwegen is er voor de komende 5 jaar een tekort in de orde van grootte van 150 à 180 mln per jaar. Er is geen tekort voor het basispakket instandhouden waterkeren.	In bijlage 1 van de brief aan de TK, d.d. 21-06-2000, wordt op de 11 aanbevelingen in de audit ingegaan.
4. Voortgangsrapportage integraal waterbeheer; Waterbeheren; IF-02.02	jaarlijks	Water in Beeld 1999 (september 1999), Voortgangsrapportage over het waterbeheer in Nederland, Den Haag, 1999	Ex post; Jaarlijks wordt het integraal waterbeleid doorgelicht op diverse aspecten (stand van zaken ten aanzien van de gestelde doelen). De rapportage wordt jaarlijks aan de Tweede Kamer aangeboden.	RWS; onder verantwoordelijkheid van de Commissie Integraal Waterbeheer, in samenwerking tussen rijksoverheid, provincies, waterschappen en gemeenten.	Per watersysteem en per thema worden de bevindingen weergegeven. De volgende watersystemen en thema's zijn behandeld; watersystemen: stedelijk, regionaal, grote rivieren, Natte Hart, Zuidelijke Delta, kust en zee, oceanen; thema's: veiligheid, verdroging, emissies, waterbodems, internationaal waterbeleid en organisatie/instrumentarium/financiering. Vanwege de diversiteit aan watersystemen en thema's wordt voor de inhoudelijke conclusies verwezen naar de rapportage.	De gegevens uit de voortgangsrapportage worden jaarlijks betrokken bij de beleidsvoorbereiding en evaluatie.

## Programma beleidsevaluaties RWS

Onderwerp; beleidsterrein; begrotings-artikel	Periode	Aard en doel onderzoek Gevoeligheid misbruik en oneigenlijk gebruik (M&O) Geraamde kosten	Opdrachtgever; uitvoering
1. 3 <sup>e</sup> Kustnota (Kustnota 2000); Waterkeren; IF 02.01	1996–2000	Ex ante/ex post; Evaluatie van het in 1990 ingezette beleid «dynamisch handhaven», vooruitzien met betrekking tot wat nodig is om dit beleid te continueren en kennis te vergaren ter voeding van de discussie over het verbreden van het dynamisch handhaven van de kustlijn naar het kustzone-beheer. Doel van het onderzoek is na te gaan op welke wijze de intensivering van de kustlijn­zorg (v.a. 2001) het meest efficiënt kan worden uitgevoerd. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Geraamde kosten uitvoeringsinstantie f 2 800 000.</li> </ul>	RWS; intern
2. Deltaplan Grote Rivieren Grote projecten; IF 03.04	1999–2001	Ex post; Terugblik op de uitvoering van het dijkversterkings-programma. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Raming van de kosten niet beschikbaar omdat omvang van het onderzoek nog niet duidelijk is.</li> </ul>	RWS; in- en extern
3. Voortgangsrapportage integraal waterbeheer; Waterbeheeren; IF 02.02	jaarlijks	Ex post; Jaarlijks wordt het integraal waterbeleid doorgelicht op diverse aspecten (stand van zaken ten aanzien van de gestelde doelen). De voortgangsrapportage volgt de hoofdlijnen van de Vierde nota waterhuishouding en wordt onder verantwoordelijkheid van de Commissie Integraal Waterbeheer samengesteld in samenwerking tussen rijksoverheid, provincies, waterschappen en gemeenten en wordt jaarlijks in september aan de Tweede Kamer aangeboden. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Geraamde kosten f 950 000.</li> </ul>	RWS; in- en extern
4. Bijdragen primaire waterwegen Friesland/Groningen; Waterbeheeren; IF 02.02	2000	Ex post; Periodieke evaluatie van de bijdragen. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Informatie over geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	RWS
5. Waterverkenningen; Waterbeheeren; IF 02.02	1998–2006	Ex post/ex ante; Het programma waterverkenningen (WVK) houdt een vinger aan de pols in het uitvoeringstraject van de 4 <sup>e</sup> Nota Waterhuishouding op het gebied van de toestands-ontwikkeling in de watersystemen en de voortgang in beleidsprocessen. Uitkomsten van WVK worden onder andere gebruikt voor de evaluatie van het beleid in 2002 (NW+) en voor een heroverweging van het waterbeleid in 2006 (5 <sup>e</sup> Nota Waterhuishouding). <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Informatie over geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	RWS; in- en extern
6. Project overstromingsrisico's (voorheen Marsroute); Waterkeren; 02.20	1994–2004	Ex post/ex ante; De huidige filosofie voor de beveiliging tegen overstroming is gebaseerd op de minimumeisen die de Deltacommissie in 1960 aan waterkeringen heeft gesteld. In het onderzoeksproject overstromingsrisico's wordt onderzoek gedaan naar een benadering waarbij de kans op overstromen van een dijk­kring­gebied centraal staat. Hieruit kan een hernieuwde veiligheidsafweging volgen. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Raming van de kosten niet beschikbaar omdat omvang onderzoek nog niet duidelijk is.</li> </ul>	RWS; in- en extern



Onderwerp; beleidsterrein; begrotings-artikel	Periode	Aard en doel onderzoek Gevoeligheid misbruik en oneigenlijk gebruik (M&O) Geraamde kosten	Opdrachtgever; uitvoering
7. Brokx-nat (overdracht van niet tot het waterhuishoudkundig hoofdsysteem behorende natte infrastructuur aan lagere overheden); Waterbeheren; IF 02.02	2000–2001	Ex post; In het voorjaar 2001 zal een eindbalans worden opgemaakt van de resultaten van het proces tot decentralisatie van natte waterstaatswerken (Brokx-nat). Aan de hand daarvan wordt aan de Tweede Kamer een voorstel gedaan over de wijze waarop met nog niet overgedragen natte waterstaatswerken zal worden omgegaan. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Raming van de kosten niet beschikbaar omdat omvang van het onderzoek nog niet duidelijk is.</li> </ul>	RWS

## Afgeronde beleidsevaluaties DGP

Onderwerp; beleidsterrein; begrotingsartikel	Periode	Titel, plaats, datum en jaar van uitgave	Aard en doel van het onderzoek	Opdrachtgever en uitvoering	Onderzoekresultaten	Beleidsconclusies en gebruik
1. Aanbestedingen OV; Openbaar Vervoer; 03.10	1996-1999	Evaluatie aanbestedingen Noord Beveland en Zuid Limburg. Vervoerkundige aspecten (openbaar) en financiële aspecten (vertrouwelijk). Bovendien een overall conclusie t.a.v. leer-effecten. Eindrapport november 1999.	Ex post; Meting van mobiliteits-effect, waardering door reiziger en de effecten op de kostendeckingsgraad.	DGP; extern	Het aantal reizigers in Zuid Limburg is aangetrokken. Leer-effecten <ul style="list-style-type: none"> <li>• Meer aanbod voor hetzelfde geld.</li> <li>• WROOV plus is niet optimaal.</li> <li>• Voortaan grotere gebieden aanbesteden.</li> </ul>	Aanbesteding kan een positief effect hebben op aantrekken van nieuwe reizigers. Aanbesteding leidt tot lagere kosten en/of meer OV aanbod. Voor wezenlijke modal-split verschuiving is aanvullend beleid nodig.
2. EMA (Educatieve Maatregel Alcohol); 03.31	1996-1998	Nagaan of implementatie van EMA is geslaagd en welke zaken verbeterd kunnen worden ter optimalisatie.	Ex post; Procesevaluatie EMA is in 1997 opgeleverd. Implementatie EMA was succesvol. Evaluatie van leer/gedrag/attitude-effecten eveneens beschikbaar.	DGP; extern	Vereiste samenwerkingsverbanden (CBR, GGZ en uitv. Organisatie Verslavingszorg CAD, politie, parketten) zijn tot stand gebracht. Samenwerking verloopt goed. EMA leidt voortis tot gewenste leeren attitude effect bij de cursist, kennis wordt vergroot door EMA en houding verandert a.g.v. EMA.	EMA is succesvol. Om op termijn te kunnen zeggen of de maatregel effect heeft komt er een vervolg evaluatie in 1999. De resultaten hiervan worden verwacht in 2000/2001. Voorts doet het CBR elk jaar voortgangsrapportage.

Onderwerp; beleidsterrein; begrotingsartikel	Periode	Titel, plaats, datum en jaar van uitgave	Aard en doel van het onderzoek	Opdrachtgever en uitvoering	Onderzoeksresultaten	Beleidsconclusies en gebruik
3. Akkoord Decentralisatie Regionaal Verkeersveiligheidsbeleid; Bestuurlijke Organisatie; 03.31 zie nummer 27; Evaluatie bestuurlijke convenanten decentralisatie verkeer en vervoer (mega-evaluatie)	1998-2001	Nagaan of met decentralisatieakkoord verdere versterking van regionaal verkeersveiligheidsbeleid is bewerkstelligd en nagaan huidige s.v.z. van het vvh-beleid en bijdrage DI-akkoord. Daarnaast nagaan welk bestuurlijk kader gewenst is en of daarvoor nieuwe bestuurlijke afspraken nodig zijn.	Ex post; Voorbereiding van eindevaluatie DI-akkoord is in gang gezet. Begin 1998 is aan onafhankelijk bureau opdracht verstrekt om indicatoren voor eindevaluatie op te stellen alsmede methodologisch kader van onderzoek. Eindrapport hiervan is klaar. In 1999 wordt bepaald hoe de eindevaluatie van het DI-akkoord kan worden ingebed in een brede «mega-evaluatie» van een groot aantal evaluaties op het gebied van verkeer en vervoer rond 2000. Eindrapport DI evaluatie verwacht eind 2001. Bestuurlijke beslissing verwacht in 2002.	DGP; extern	Conclusies eindrapport inzake indicatoren en methodologisch kader: d.m.v. document-analyses, interviews en discussies landelijk en regionaal de vragen beantwoorden of afspraken DI-akkoord nagekomen zijn, wat huidige s.v.z. is en welk bestuurlijk kader gewenst is. Verder zullen Akkoord-partners voortgang akkoord bewaken via Periodieke Peiling Gemeenten en andere eenvoudig toegankelijke instrumenten.	De evaluatie van het DI-akkoord zal worden ingebed in een brede mega-evaluatie van een aantal evaluaties op het gebied van verkeer en vervoer die in 2000 en het eerste half jaar van 2001 plaats zal vinden. Indien na aflopen DI-Akkoord nog geen evaluatierapport en nieuwe afspraken voortvanden zijn, dan lopen bestaande afspraken door.
4. Ongevallenregistratie; 03.31	1999-2000	Vaststellen van de mate waarin nieuw registratiesysteem heeft geleid tot dekkende registratie en leveren van meer informatie over ongevallen.	Ex post; Een rekenmethode om werkelijke aantallen gewonden te schatten is inmiddels operationeel. Een garantie voor de continuïteit van aanlevering van gegevens van een goede kwaliteit is er nog niet; er loopt nog steeds een discussie over de rol van de politie daarin.	DGP; extern	Rekenmethode om werkelijke aantallen te schatten is inmiddels operationeel: voor ziekenhuisgewonden worden inmiddels op reguliere basis jaarlijks de opgehoogde cijfers gepubliceerd. Voor doden is gebleken dat de registratiegraad lager ligt dan 100%. Nader onderzoek loopt nog.	Voor een zo goed mogelijke schatting van het aantal doden moet nog een procedure worden ontwikkeld, i.s.m. CBS. Registratiegraad ziekenhuisgewonden blijkt ca. 60% te zijn, en lijkt jaarlijks niet sterk te fluctueren.

Onderwerp; beleidsterrein; begrotingsartikel	Periode	Titel, plaats, datum en jaar van uitgave	Aard en doel van het onderzoek	Opdrachtgever en uitvoering	Onderzoekresultaten	Beleidsconclusies en gebruik
5. Sneltram Capelle; Stad-streekvervoer (tweede nameting); IF 01.03	1999	Middellange termijn-effecten metro-verbinding Rotterdam-Capelle aan de IJssel, Capelle aan de IJssel, november 1998	Ex post; Tweede meting van mobiliteitseffect, waardering door reiziger.	DGP; extern	Substantiële toename van OV-gebruik van 48% en een daling van 8% van de verkeersintensiteit met als saldo een autoreductie van 10% tussen 1994 en 1998. Voorts een positieve invloed op verkeersveiligheid.	Investering in infrastructuur heeft een positieve bijdrage geleverd.
6. (THOM) studie agglonnet Den Haag; IF01.03	1999	Ex-ante; Basisstudie vervoersmogelijkheden o.b.v. toetsing hoogwaardig OV door multicriteria-analyse.	Audit agglonnet is in april 1999 afgerond.	DGP; extern	Het agglonnet voldoet aan de 50% kostendekkingsgraad.	Op grond van deze resultaten vindt verdere projectafhandeling plaats.
7. Vervoerwaardestudie OV ontsluiting Leidsche Rijn	1999	Second Opinion Westelijke OV ontsluiting Utrecht, Nieuwegein, augustus 1999	Evaluatie is in augustus 1999 afgerond.	RWS U AVG	Bevestiging BGC-advies waarin gekozen werd voor X-variant. Tevens belang bevestigd van sneltrein/HOV/RSS verknoping t.p.v. Leidsche Rijn Centrum.	Amenderen van oorspronkelijk informatieprofiel 3 en beoordeling overgang volgende MIT fase.
8. Convenant VERDI; Bereikbaarheid & mobiliteit; 03.18	1997-1998	Ex-post; Tussentijdse evaluatie van gewenste effecten en afspraken.	Evaluatie mei 1998 afgerond.	DGP; intern	Convenant is goed uitgevoerd, waarbij enkele aandachtspunten zijn gesignaleerd.	Enkele aandachtspunten zijn via bestuurlijk overleg opgelost.

Onderwerp; beleidsterrein; begrotingsartikel	Periode	Titel, plaats, datum en jaar van uitgave	Aard en doel van het onderzoek	Oprichtgever en uitvoering	Onderzoekresultaten	Beleidsconclusies en gebruik
9. SVV-stad programma; 03.18	1998-1999	Ex post; Evaluatie van de realisatie van de streefbeeld(en).	Evaluatie is in 1999 afgerond	DGP; intern	Het SVV-stad programma was een kennis en stimuleringsprogramma voor gemeenten gericht op duurzaam stedelijk verkeer. De kennisproducten die gemaakt zijn, worden door de doelgroep hoog gewaardeerd. Het bereik van met name de schriftelijke producten is echter beperkt geweest. Met name hierdoor zal het effect op het gemeentelijk verkeersbeleid tamelijk gering geweest zijn.	Naar aanleiding van de evaluatie zijn met het Kennisplatform Verdi afspraken gemaakt over verdere kennisverspreiding. De voorraad van de brochurereeks is overgedragen aan het Kennisplatform (KP). Het KP stelt de informatie gratis beschikbaar aan geïnteresseerden. Ook wordt de opgebouwde kennis gebruikt bij de organisatie van themabijeenkomsten.

## Programma beleidsevaluaties DGP

Onderwerp; beleidsterrein; begrotings-artikel	Periode	Aard en doel onderzoek Gevoeligheid misbruik en oneigenlijk gebruik (M&O) Geraamde kosten	Opdrachtgever; uitvoering
1. Experimentenregeling Eind-gebruikerssubsidie in VINEX-locaties; Openbaar Vervoer; 03.10	1999–2002	Vaststellen van de mate waarin subsidiëring verstrekt middels VINEX-eenheden aan de reiziger i.p.v. rechtstreeks aan de vervoerder leidt tot een betere afstemming tussen vraag en aanbod en het vaststellen van de invloed op de vervoerswijzekeuze van het faciliteren van nieuwe en alternatieve vormen van (collectief) vervoer, in afwachting van de situatie waarin volwaardig OV beschikbaar is. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O informatie niet beschikbaar.</li> <li>● Informatie over geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGP; extern
2. Theorie-examen bromfietscertificaat; Verkeersveiligheid; 03.31	1999–2000	Ex Post; Inzicht geven in de effecten van de invoering per 1 juni 96 van het verplichte bromfietstheoriecertificaat op de verkeersveiligheid van brom/snorfietsers. In 1999 geen activiteiten. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Informatie over geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGP; extern
3. Wet Rijonderricht Motorvoertuig (WRM 1993); Verkeersveiligheid; 03.31	1997–2001	Onderzoek naar mate waarin WRM 1993 heeft bijgedragen aan verbetering van kwaliteit van rij-instructeurs en rij-instructie. In 2000 wordt een evaluatie uitgevoerd. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Informatie over geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGP; extern
4. Demo's; Duurzaam Veilig; 03.31	2000–2002	Verwerven van inzicht in effecten van de implementatie van DV in termen van slachtofferreductie en vaststellen van problemen op bestuurlijk gebied bij implementatie. Daarnaast tussentijdse rapportage over de stand van zaken per afspraak bij elke deelnemende partij. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Informatie over geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGP; extern
5. Prorail; IF 01.02	1997–2000	Ex post; In opdracht van VenW voeren Railned en AVV een meerjarige evaluatie uit van Prorail, het eerste pakket investeringen in het spoorvervoer in het kader van SVV-2. Dit met inbegrip van effecten van de verbeterende treindienst in het kader van SWAB. De evaluatie betreft: <ul style="list-style-type: none"> <li>● Het meten van ontwikkelingen.</li> <li>● Het bepalen van invloedsfactoren.</li> <li>● Het analyseren van de verschillen van de situatie met en zonder investeringen in Prorail.</li> </ul> Het eindrapport is voorzien medio 2001. Betreft rapportage over alle dienstregelingsjaren 95/96 tot en met 99/00. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Geraamde kosten f 965 000.</li> </ul>	DGP; intern (railned)
6. Transferia; Bereikbaarheid en Mobiliteit; 03.18	2000	Ex post; Evaluatie van 10 proeftransferia <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Geraamde kosten f 250 000.</li> </ul>	DGP; intern
7. Ringlijn Amsterdam; IF 01.03	1999	Ex post; Effectmeting en bijstelling parameters van de modellen. Als gevolg van naar voren gekomen feiten van de 0-meting is voor de vervolgfase een vertraging ontstaan, onderzoek afgerond in 2000. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Geraamde kosten f 400 000.</li> </ul>	DGP/ROA; extern

Onderwerp; beleidsterrein; begrotings-artikel	Periode	Aard en doel onderzoek Gevoeligheid misbruik en oneigenlijk gebruik (M&O) Geraamde kosten	Opdrachtgever; uitvoering
8. Evaluatieonderzoek Tramtunnel Hollands Spoor Den Haag; IF 01.03	2000	Ex post; De studie naar de tramtunnel in zijn oorspronkelijke opzet wordt nu meegenomen met de evaluaties van de tramlijnen 15 en 17. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Informatie over geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGP/Haaglanden; extern
9. Evaluatieonderzoek Kop van Zuid/Tram Rotterdam; IF 01.03	2000–2001	Ex post; Effectmeting en bijstelling parameters van de modellen. SRR werkt plan van aanpak uit en naar verwachting zal medio 2001 het onderzoek worden afgerond. De evaluatie is hierdoor een jaar vertraagd, dit is veroorzaakt door een nadere invulling van het plan van aanpak. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Informatie over geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGP/SSR; extern
10. Breda stationsomgeving Vlekken- plan optimale inrichting OV-knooppunt; IF 01.03	1999	Ex ante; Basisstudie/verkenning mogelijkheden. De aanvankelijk voorgenomen studie is vertraagd omdat dit project in relatie tot het Nieuwe Sleutel Project Breda in een ander perspectief kwam te staan. Naarmate er meer inzicht zal ontstaan over het project NSP zal moeten blijken of deze ex-ante studie nog noodzakelijk is. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Informatie over geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGP; extern
11. Monitoringsysteem/vervoerwaar- destudie Eindhoven; IF 01.03	1998–1999	Ex ante; Beoordeling doelmatigheid voorkeursvariant, monitoren innovatieve aspecten. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Informatie over geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGP; extern
12. Regionet simulatiestudie; IF 01.03	1999	Ex ante; Onderzoek naar de mogelijkheden en wenselijkheden voor nieuwe verbindingen op huidige infrastructuur. Het onderzoek is gestart en loopt over de periode 1999–2000. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Informatie over geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGP; extern
13. Wet en Besluit Infrastructuurfonds	1999–2000	Ex post; Op basis van de huidige ervaringen zal een evaluatie van de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds plaatsvinden. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid wordt niet expliciet onderzocht.</li> <li>• Geraamde kosten f 320 000.</li> </ul>	DGP; intern
14. Zuidtangent; Stad-streekvervoer; IF 01.03	2000–2002	Ex post; Meting van mobiliteitseffect. Bij oplevering van project in 2000 vindt nulmeting plaats. Nameting voorzien in 2002. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Informatie over geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGP; in-, extern
15. Benuttingsmaatregelen en reis- informatie; IF 01.01.02	1994–1999	Ex post; Evaluatie van effect uitvoering nota «Meer benutting, minder files» zal in 2001/2002 zijn afgerond. Deze vertraging is ontstaan doordat het uitvoeringsprogramma wat aan de nota is gekoppeld is uitgebreid in het kader van de SWAB-nota in 1996. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O informatie niet beschikbaar.</li> <li>• Informatie over geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGP; intern

Onderwerp; beleidsterrein; begrotings-artikel	Periode	Aard en doel onderzoek Gevoeligheid misbruik en oneigenlijk gebruik (M&O) Geraamde kosten	Opdrachtgever; uitvoering
16. VINEX-locaties, meetmethodiek; 03.02	1997–2001	Ex post; Meting van mobiliteitseffect en evaluatie ruimtelijke inrichting. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O informatie niet beschikbaar.</li> <li>• Informatie over geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGP; in-, extern
17. Communicatie, draagvlakvergroting; Voorlichting; 03.04	jaarlijks	Ex post; Evaluatie van werking en effecten van verschillende communicatieactiviteiten naar het publiek. Sinds SWAB-SVV ligt de nadruk voor het VenW beleid op een combinatie van zowel vraag- als aanbodgerichte maatregelen. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Kosten van de effectmeting wordt meegenomen in de projecten.</li> </ul>	DGP; intern
18. Introductie Collectief Vraag-afhankelijk Vervoer (CVV); onderzoek, 03.02	1997–2001	Ex post; Onderzoek effecten CVV-introductie zowel vervoerstechnisch als financieel. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Geraamde kosten f 560 000.</li> </ul>	DGP; in-, extern
19. Bekostiging exploitatie stadstreekvervoer; 03.10	1998–2000	Ex post; Evaluatie werking bekostigingsmodel. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Nog geen inschatting van de kosten mogelijk.</li> </ul>	DGP; intern
20. Experimenten decentralisatie regionaal spoorvervoer; 03.10	1998–2000	Ex post; Leren van de ervaringen van de eerste projecten zodat die ervaringen kunnen worden gebruikt bij nieuwe aanbestedingen. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Geraamde kosten f 1 420 000 (samen met nr. 21).</li> </ul>	DGP; extern
21. Aanbesteding van het regionaal spoorvervoer in Groningen; 03.10	1998–2000	Ex post; Leren van de ervaringen van de eerste projecten en die ervaringen gebruiken bij nieuwe aanbestedingen. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Geraamde kosten f 1 420 000 (samen met nr. 20).</li> </ul>	DGP; extern
22. Evaluatie Convenanten, VERkeer en VERvoer (COVER), voorheen genoemd bestuurlijke convenanten decentralisatie verkeer en vervoer: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Convenant VERDI met diverse onderwerpen</li> <li>– Decentralisatie DI Akkoord Verkeersveiligheid</li> <li>– Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig (mega-evaluatie); 03.02 en 03.31</li> </ul>	1999–2001	Ex post; VenW voert deze evaluatie uit in nauwe samenwerking met koepelorganisaties VNG, IPO, SKVV en UvW Hoofddoelen voor elk van de convenanten: nagaan of de onderlinge afspraken nagekomen zijn, of de afspraken ook geleid hebben tot wat werd beoogd en opstellen van beleidsaanbevelingen voor de voortzetting van het beleid. Voor de drie gecombineerd: nagaan of bestuursakkoorden een geschikt instrument zijn voor decentralisatie en of decentralisatie een positieve ontwikkeling is geweest op gebied van verkeer en vervoer. Resultaten van mega-evaluatie kunnen mede input zijn voor NVVP deel 3 Regeringsstandpunt. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid geen expliciet onderzoeksdoel.</li> <li>• Geraamde kosten f 1 100 000.</li> </ul>	DGP; AVV; extern
23. Evaluatie meerjarenafspraken in relatie tot exploitatiebijdragen, Openbaar vervoer	2000–2003	Evaluatie van de pilots met meerjarenafspraken met decentrale overheden over de bekostiging van openbaar vervoer. Wat zijn de ervaringen en effecten? <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Geraamde kosten f 1 000 000.</li> </ul>	GP; extern



Onderwerp; beleidsterrein; begrotings-artikel	Periode	Aard en doel onderzoek Gevoeligheid misbruik en oneigenlijk gebruik (M&O) Geraamde kosten	Opdrachtgever; uitvoering
24. Evaluatie BOS/BOV-structuur, Openbaar vervoer	2000–2001	Evaluatie van de ervaringen met de nieuwe structuur van het lokale OV sinds januari 1998. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Geraamde kosten f 150 000.</li> </ul>	DGP; extern
25. Evaluatie Arbeidstijdenbesluit (weg)vervoer	2000	In kaart brengen van de effecten van de herziening van het Arbeidstijdenbesluit voor Markt en Overheid. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Geraamde kosten f 200 000.</li> </ul>	DGG, DGP; extern
26. Evaluatie en monitoring dereguler- ing taxibeleid	1999–2004	In beeld brengen van doeltreffendheid en effecten van de deregulering taxibeleid <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Geraamde kosten f 2000 000.</li> </ul>	DGP; extern
27. Evaluatie gedragsbeïnvloedende maatregelen bij groot onderhoud A10-west	2000–2002	Door groot onderhoud is wegcapaciteit van de A10 west in 2001 drie maanden gehalveerd. Rond onderhoud is een integraal project opgezet met veel aandacht voor mobiliteitsbeïnvloeding en aanbieden van alternatieven. Gedrag van reizigers en effectiviteit van mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen worden geëvalueerd. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Geraamde kosten f 500 000.</li> </ul>	DGP; extern

## Afgeronde beleidsevaluaties RLD

Onderwerp, beleidsterrein, begrotingsartikel	Periode	Titel, plaats en jaar van uitgifte van onderzoek	Aard en doel onderzoek	Oprichtgever en uitvoering	Onderzoeksresultaten	Beleidsconclusies en gebruik
1. Handhaving: 04.10	1997	Een verstandshuwelijk tussen luchtvaart en milieu; Commissie In 't Veld, 27 januari 1998	Ex post; De Commissie In 't Veld heeft de huidige handhavingssystematiek op haar effectiviteit beoordeeld om zonodig het handhavingsbeleid aan de hand van de praktijk te optimaliseren.	RLD; extern	Het rapport gaat in op onduidelijkheden in de systematiek. De systematiek wordt niet op alle terreinen als effectief beoordeeld.	Het rapport ziet mogelijkheden om de omvang van het luchtverkeer (selectief) evenredig te laten groeien met een daling van de totale geluidsoverlast zonder dat de andere milieuproblemen, zoals externe veiligheid, verslechteren. De resultaten zullen een rol gaan spelen in het binnen het ONL-programma te ontwikkelen nieuwe stelsel van milieunormen.
2. TNLI, ONL; 04.10	1997 en verder	Hoeveel ruimte geeft Nederland aan luchtvaart? Den Haag, november 1997	Ex ante; Op basis van de TNLI-uitkomsten wordt een fundamentele discussie gevoerd over nut en noodzaak van een verdere uitbreiding in het kader van de in 1995 vastgestelde PKB Schiphol & van de luchtvaartinfrastructuur in Nederland.	TNLI, RLD; in- en extern	<p>Dialoog en onderzoek hebben geleid tot meer inzicht in de problematiek en de (on)mogelijkheden om daar in de toekomst mee om te gaan. Vervolgstappen voor het beleid voor de toekomst van de luchtvaart in Nederland zijn inmiddels gezet in de nota's Strategische Beleidskeuze Toekomst Luchtvaart (dec. 1998) en Toekomst van de Nationale Luchthaven (dec. 1999).</p>	<p>Op grond van de afweging van voor- en nadelen van verdere groei van de luchtvaart heeft het kabinet Kok onder voorwaarden ja gezegd tegen verdere groei van de luchtvaart. Dit heeft onder meer vorm gekregen in het kabinetsbesluit van december 1998 waarin o.a. besloten is om drie opties voor de toekomstige luchtvaart in Nederland verder te onderzoeken: een beperkte dan wel verdergaande doorgroei op Schiphol en doorgroei op een eiland in de Noordzee. In december 1999 heeft het kabinet gekozen voor de eerste verdere groei op de locatie Schiphol. Een kabinet voor de verdere toekomst niet geheel uitsluiten. Hiervoor wordt een studieprogramma opgezet.</p>

Onderwerp, beleidsterrein, begrotingsartikel	Periode	Titel, plaats en jaar van uitgifte van onderzoek	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever en uitvoering	Onderzoekresultaten	Beleidsconclusies en gebruik
3. Kleine luchtvaart; 04.10	1997 en verder	Hoeveel ruimte geeft Nederland aan kleine luchtvaart? Den Haag, november 1997	Ex ante; Centraal staat de vraag of er behoefte is aan meer of andere infrastructuur voor de kleine luchtvaart.	TNLI, RLD; inen extern	Dialogoog en onderzoek hebben geleid tot inzicht in de opvattingen van belanghebbenden en tot meer kennis omtrent de effecten van de kleine luchtvaart op milieu, economie en veiligheid.	De kleine luchtvaart heeft geen direct nationaal economisch belang. Het Rijk zal niet sturen op volume; meer of minder kleine luchtvaart is geen doel op zich. Het stellen van veiligheids- en milieuvoorwaarden blijft verantwoordelijkheid voor het Rijk. Dit is het uitgangspunt voor het SRKL.

Onderwerp, beleidsterrein, begrotingsartikel	Periode	Titel, plaats en jaar van uitgifte van onderzoek	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever en uitvoering	Onderzoeksresultaten	Beleidsconclusies en gebruik
4. EMSO: Evaluatie en Monitoring PKB Schiphol en Omgeving; 04.10	1997 en verder	Evaluatie planologische kernbeslissing Schiphol en omgeving. Den Haag, december 1999.	<p>Omgeving is vastgelegd dat periodiek zowel een voortgangsrapportage over de uitvoering van de PKB zal worden gepubliceerd als ook vijfjaarlijks een evaluatierapportage. Begin 2000 is in dit verband de Evaluatie en Voortgangsrapportage 1999 verschenen. Daar de PKB Schiphol tevens is aangemerkt als een «Groot Project», dienen genoemde rapportages tevens als rapportages in het kader van de regulering grote projecten, zoals overgekomen met de Tweede Kamer. Doel van de voortgangsrapportage is de stand van zaken te melden inzake een 36-tal indicatoren, welke de voortgang inzake de verschillende deelaspecten van de PKB representeren. Dit betreft vooral een feitelijke weergave van de uitvoeringssituatie. Deze voortgangsrapportage gaat 1x per half jaar verschijnen. Daarnaast geldt voor de evaluatierapportage dat hierin vooral beleidsmatig wordt weergegeven wat de feitelijke voortgang nu voor effecten heeft gehad op de oorspronkelijk beoogde beleidsdoelen, zoals verwoord in de PKB. Aan de hand hiervan worden dan ook conclusies en aanbevelingen richting de Kamer geformuleerd.</p>	RLD; in- en extern	<p>Het rapport constateert een tekort aan flexibiliteit in de huidige opzet van de PKB, welke tot de hoofdlijnen beperkt moet worden in de toekomst. De huidige normstelling wordt kritisch beschouwd. Er wordt aanbevolen meer op de eenduidigheid en handhaafbaarheid van toekomstige normstelling te letten. Extra inspanning wordt aanbevolen om de bereikte milieuresultaten (geluid &amp; emissies) bij het in gebruik nemen van de vijfde baan, niet verloren te laten gaan. In het kader van het normenstelsel ONL zal hiervoor aandacht moeten zijn. Tenslotte is aanbevolen de informatiewinning bij andere betrokkenen en aan de PKB toeleverende overheidsdiensten te verbeteren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Er wordt een veel sterkere groei van de luchtvaart in de periode tussen 1990 en 1997 geconstateerd dan was voorspeld in het PKB.</li> <li>Het economisch belang van de luchthaven (dus ook werkgelegenheid) is verder toegenomen. V.w.b. de milieueffecten wordt een discrepantie geconstateerd tussen het aantal gehinderden (afgeleid uit geluidsmeting) en de ervaren hinder afkomstig uit een vragenlijstonderzoek.</li> <li>De luchtkwaliteit is niet aantoonbaar veranderd, maar het relatieve aandeel van de luchtvaart in de emissies neemt toe. Geluidshinder en slaapverstoring zijn de belangrijkste gerapporteerde gezondheids-effecten welke ook omvangrijker voorkomen dan voorheen werd verwacht. Andere gezondheids-effecten zijn procentueel klein.</li> <li>Het vrijwaringsbeleid wordt thans qua zonering in de bestemmingsplannen van gemeenten opgenomen.</li> <li>De uitvoering van de groenprojecten heeft een vertraging opgelopen en kent organisatorische problemen.</li> </ul>

Onderwerp, beleidsterrein, begrotingsartikel	Periode	Titel, plaats en jaar van uitgifte van onderzoek	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever en uitvoering	Onderzoeksresultaten	Beleidsconclusies en gebruik
			De PKB, en daarmee ook de voortgangsrapportages, loopt door tot 2015. Dit betekent dat vanaf 2003 ook het ONL-traject via wijziging van de PKB op onderdelen in de rapportages zal gaan meelopen.			<ul style="list-style-type: none"> <li>De planning van de aanleg van de vijfde baan bevindt zich evenwel grotendeels op</li> </ul>

## Programma beleidsevaluaties RLD

Onderwerp; beleidsterrein; begrotings-artikel	Periode	Aard en doel onderzoek Gevoeligheid misbruik en oneigenlijk gebruik (M&O) Geraamde kosten	Opdrachtgever en uitvoering
1. AERO: Aviation Emissions and Evaluation of Reduction Options; 04.31	1995–2000	Ex ante; Dit project is één van de actiepunten die voortvloeit uit de nota Luchtverontreiniging en Luchtvaart (LuLu). In dit project worden verschillende maatregelen (technische en economische) die ter vermindering van luchtvaart-emissies kunnen worden genomen, op hun milieurendement onderzocht. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Geraamde kosten f 2 300 000.</li> </ul>	RLD; intern/extern
2. Handhaving; 04.10	jaarlijks: handhavingsvoorschrift; driejaarlijks: handhavings-systematiek	Ex post; De Luchtvaartwet bepaalt dat uiterlijk voor 1 april van ieder jaar door de Rijksluchtvaartdienst een evaluatierapport wordt uitgebracht aan de milieuc commissie. Dit rapport geeft een beeld van de werking van het handhavingsvoorschrift in het voorafgaande jaar en kan aanleiding geven tot adviezen voor aanpassing van het handhavingsvoorschrift. Daarnaast wordt eens per drie jaar de gehele handhavingssystematiek geëvalueerd, voor het eerst één jaar na het van kracht worden van het handhavingsvoorschrift. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Geraamde kosten f 100 000.</li> </ul>	RLD; intern/extern
3. Ke-dosismaat; 04.10	1997–2000	Ex post; Doel is een aanpak te ontwikkelen die gericht is op vragen m.b.t. toereikendheid van de huidige Ke-dosismaat en de Ke-systematiek. Eén van de punten die in deze aanpak naar voren zou moeten komen is het herijken van de aan de Ke ten grondslag liggende relaties tussen geluidsbelasting en hinder, en bezien of de destijds gehanteerde redeneringen met de kennis en inzichten van nu nog steeds valide zijn. Hierbij is de Europese dosismaat van belang. Project bevindt zich in de afrondende fase. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Evaluatie bevindt zich in afrondende fase.</li> </ul>	RLD; intern/extern
4. Gezondheidsonderzoek; 04.31	1996–2000	Ex post; Er wordt onderzoek verricht naar de effecten van luchtvaartactiviteiten op de gezondheid van omwonenden van de luchthaven Schiphol. Het onderzoek richt zich onder meer op de hinderbeleving en slaapverstoring. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Geraamde kosten in 2000 f 250 000 en in 2001 f 750 000</li> </ul>	RLD; intern/extern

## Afgeronde beleidsevaluaties DGG

Onderwerp; beleidsterrein; begrotingsartikel	Periode	Titel, plaats, datum en jaar van uitgave	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever en uitvoering	Onderzoeksresultaten	Beleidsconclusies en gebruik
1. Tijdelijke beleidsregeling Bijdrage Vaarweegaansluiting; Goederenvervoer 05.12	1999	Evaluatie Tijdelijke beleidsregeling Bijdrage Vaarweegaansluitingen, Vindplaats: Directie S Artillerie januari 2000.	Ex post; Effectiviteit van proces/procedures/resultaten van de regeling over de periode 1996–1998.	DGG; intern	De regeling heeft een positief effect, maar om maximaal effect te bereiken dient de regeling kleine aanpassingen te ondergaan.	De regeling wordt voortgezet.
2. Bureau Shortsea Shipping; Goederenvervoer 05.30	1999	Europese Snelweg 21 <sup>o</sup> eeuw; Voortgangsnota Shortsea Shipping; Vindplaats: directie S Artillerie, augustus 1999.	Ex post; Effectiviteit beleidsmaatregelen shortsea.	DGG; intern	Om volledige effectiviteit van de regeling te bereiken moet de rol van dit bureau enigszins worden aangepast.	De subsidie wordt in gewijzigde vorm voortgezet.
3. Nederlands Instituut voor Maritiem Onderzoek (NIM); Goederenvervoer 05.31	1999	Evaluatie van de Regeling Subsidie ter bevordering van Maritiem Onderzoek (SMO) en Nederlands Maritiem Instituut (NIM) Vindplaats: Min. Van EZ, 10 dec 1999.	Ex post/ex ante; Effectiviteit SMO-programma.	DGG, EZ (trekker); intern en extern	De rol van NIM is onvoldoende waargemaakt m.b.t. visieontwikkeling maritiem onderzoek, functioneren denktanks, internationale consultant en kennisverspreiding onderzoeksresultaten. De kwaliteit van de consultants functie is goed alsmede de dienstverlening m.b.t. sectoroverstijgende projecten. De SMO regeling is niet optimaal bekend bij de doelgroep. Bedrijven hebben moeite met samenwerkingsvereisten en vereisten van uitbesteding van minimaal 50% bij (publiek gefinancierde) kennisinstellingen. SMO leidt tot intensivering van R&D en kennisinteractie met andere bedrijven en kennisinstellingen.	Het NIM is er m.b.v. het instrument SMO onvoldoende in geslaagd grondige vernieuwing maritiem onderzoek te realiseren. Belangrijkste activiteiten worden in 2000 afgebouwd. Het onderbrengen van enkele activiteiten, zoals consulente functie en ondersteuning indiening projecten, bij andere organisaties wordt onderzocht. In afwachting van de uitkomst van de discussie over stroomlijning EZ-subsidie-instrumentarium wordt de SMO regeling vooralsnog gecontinueerd.

Onderwerp; beleidsterrein; begrotingsartikel	Periode	Titel, plaats, datum en jaar van uitgave	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever en uitvoering	Onderzoeksresultaten	Beleidsconclusies en gebruik
4. Subsidieregeling Schipperzorg; Goederenvervoer 05.31	1999	Evaluatie Subsidie Schipperzorg, Vindplaats: Directie S, Artillerie, augustus 1999	Ex post; Effectiviteit van het gevoerde beleid c.q. de verleende subsidies.	DGG	Maatregelen om de gevolgen voor de schippers te verzachten als gevolg van de liberalisering en de daaruit voortvloeiende sanering van de binnenvaartsector zijn volgens de evaluatie van DGG niet meer nodig.	Er wordt door een onafhankelijk bureau een contra-expertise uitge- voerd om de resultaten van de interne evaluatie te bevestigen.
5. Verkeersmanagement maatregelen zee- scheepvaartweg; 05.20	1998	Rapport POLSS	Ex post; Evaluatie bestaande instrumenten en kosteneffectiviteits- onderzoek mogelijke nieuwe maatregelen.	DGG, Rand Europe, MSCN	Huidige instrumenten zijn voor het overgrote deel positief beoordeeld qua kosteneffectiviteit. De maatregelen zijn als veelbelovend geïdentifi- ceerd.	De resultaten worden verder uitgewerkt in diverse projecten zoals het loodsendossier.
6. Nederlands Zee- scheepvaartbeleid (voortgangsnota zeehavenbeleid); Goederenvervoer 05.31	1999		Ex post; Effectiviteit van het Nederlandse zee- scheepvaartbeleid.	DGG; intern en extern, TNO	De maatregelen worden positief beoordeeld.	Voortzetting van de subsidie met jaarlijkse monitoring t/m 2004.
7. Scheepvaart en milieu; maatregelen voor luchtemissies; 05.20	1999	Door internationale ontwikkelingen is de evaluatie overbodig geworden.	Ex post; Onderzoek kosten- effectieve maatregelen voor reductie lucht- emissies scheepvaart.	DGG; intern (AVV)	Door internationale ontwikkelingen is een evaluatie door DGG niet meer noodzakelijk. Er zijn internationale regels opgesteld voor NO <sub>x</sub> en CO <sub>2</sub> emissie. Deze regels zijn nog niet internatio- naal van kracht. NO <sub>x</sub> is wel effectief, voor CO <sub>2</sub> loopt het beleidsproces nog in IMO.	Beleid voor CO <sub>2</sub> verder ontwikkelen.



## Programma beleidsevaluaties DGG

Onderwerp; beleidsterrein; begrotings-artikel	Periode	Aard en doel onderzoek Gevoeligheid misbruik en oneigenlijk gebruik (M&O) Geraamde kosten	Opdrachtgever en uitvoering
1. Bijdrageregeling Spoor-aansluitingen; Goederenvervoer IF 01.02	2000	Het effect van de regeling op de modal split ten gunste van spoor. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid wordt niet expliciet onderzocht.</li> <li>● Geraamde kosten f 50 000.</li> </ul>	DGG; intern
2. Subsidiereregeling openbare Inlandterminals; IF 04.03	2004	Effecten van de regeling in de praktijk. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O informatie niet beschikbaar.</li> <li>● Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGG; extern
3. Subsidiereregeling Transportpreventie 1 <sup>e</sup> tender; Goederenvervoer 05.12	2003	Effectiviteit van de subsidiereregeling. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid wordt niet expliciet onderzocht.</li> <li>● Geraamde kosten f 500 000.</li> </ul>	DGG
4. Interimregeling Transportkennis-infrastructuur; Goederenvervoer 05.12 (in ICES-kader)	2002	Nagaan effectiviteit van de regeling en de eventuele noodzaak van een vervolg impuls vanaf 2002. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid wordt niet expliciet onderzocht.</li> <li>● Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGG, Senter
5. Overbelading vrachtwagens; Goederenvervoer, 05.12	2001	Effectiviteit van het automatisch weegstelsel voor vrachtwagens (WIM/VID). <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Geraamde kosten f 350 000.</li> </ul>	DGG; extern
6. Arbeidstijdenbesluit Vervoer; Goederenvervoer, 05.12	2000	Effectiviteit grondslagen besluit, nulmeting per 1-1-1999. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Geraamde kosten f 325 000.</li> </ul>	DGG; extern
7. Transactie; transportefficiëntie en milieu; Goederenvervoer, 05.12	2002	Effectiviteit instrument intentieverklaringen MJA's met de sector. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O informatie niet beschikbaar.</li> <li>● Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGG; extern
8. Proef «Langer en zwaarder»; Goederenvervoer 05.12	2002	Effectiviteit van de proef. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Geraamde kosten f 345 000.</li> </ul>	DGG; intern en extern
9. Knelpunten Nieuwe toetreders; Goederenvervoer, 05.12	2000	Effectiviteit van de maatregelen. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O informatie niet beschikbaar.</li> <li>● Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGG; intern
10. Stimuleringsregeling gecombineerd goederenvervoer; Goederenvervoer, 05.20	van 1998 t/m 2001 elk jaar	Beoordelen effecten intermodaal vervoer. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid wordt niet expliciet onderzocht.</li> <li>● Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGG; extern
11. Scheepvaartverkeer en milieu-maatregelen emissies; Goederenvervoer, 05.20	2000	Monitoring van scheepvaart emissies naar water en lucht. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Geraamde kosten f 10 000.</li> </ul>	DGG; intern (AVV)
12. Scheepvaartverkeer binnenwateren, Goederenvervoer, 05.20	2000	Vaststellen veiligheidsperceptie en normering voor scheepvaartverkeer binnenwateren/Monitoring veiligheid en vlotheid scheepvaartverkeer binnenwateren, ontwikkeling indicatoren. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Geraamde kosten f 100 000.</li> </ul>	GG, intern (AVV)
13. Verkeersmanagement zee-scheepvaartwegen: tankerroutering boven Wadden; Goederenvervoer 05.20	2001	Vaststellen gedrag tankers al of niet conform regels. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGG; extern

Onderwerp; beleidsterrein; begrotings-artikel	Periode	Aard en doel onderzoek Gevoeligheid misbruik en oneigenlijk gebruik (M&O) Geraamde kosten	Opdrachtgever en uitvoering
14. Verkeersmanagement Noordzee; 05.20	2001	Effectiviteit VSN vastgelegde beleid. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Geraamde kosten f 50 000.</li> </ul>	DGG; extern
15. Kustwacht; 05.20	2002	Vaststellen effecten bundeling etc. (1 jr na verhuizing Kustwacht). Tussentijdse evaluatie in 2001 over ontwikkelingen. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	VenW of Defensie
16. Registratie snelle motorboten rijkswaarwegen; 05.20	2000	Effectiviteiten en werking. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O informatie niet beschikbaar.</li> <li>• Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGG; intern
17. Overdracht beoordelen van samenladingen en verlenen van beschikkingen door RVI; 05.20	2001	Verwerven van inzicht in werking expertsysteem en dienstverlening RVI. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGG; intern, V/RVI/VIC
18. Wet Vaartijden en Bemanningssterkte: arbeidsbescherming en veiligheid Binnenvaartwet Vaartijden en Bemanningssterkte; Goederenvervoer 05.30	doorlopende monitoring	Effectiviteit van en gevolgen van de Wet. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O informatie niet beschikbaar.</li> <li>• Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGG, intern, continu proces
19. Inhaalverbod vrachtverkeer in de spits; Goederenvervoer 05.31	2001	Effectiviteit van werking en effect van het verbod. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Geraamde kosten f 150 000.</li> </ul>	DGG; intern en extern
20. Nederland Maritiem Land; Goederenvervoer; 05.31	2001	Effectiviteit en resultaten. De tussentijdse evaluatie laat een positief oordeel zien wat betreft de doeltreffendheid van de gesubsidieerde activiteiten op de vooraf omschreven werkterreinen. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid wordt niet expliciet onderzocht.</li> <li>• Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGG, intern, tussentijdse evaluatie 1999; evaluatie 2001
21. MARIN, Maritime Institute of the Netherlands; Goederenvervoer, 05.31	1999–2002	Resultaten MARIN als maritieme GTI (center of excellence). <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O informatie niet beschikbaar.</li> <li>• Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGG, EZ (trekker), OC&W, intern
22. Bedrijfsbeëindigingsregels Binnenvaart; Goederenvervoer 05.31	2000	Effectiviteit van het gevoerde beleid c.q. de verleende subsidies. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O informatie niet beschikbaar.</li> <li>• Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGG
23. Bedrijfsbeëindigingsregels Binnenvaart; Goederenvervoer 05.31	2000	Effectiviteit van het gevoerde beleid c.q. de verleende subsidies. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O informatie niet beschikbaar.</li> <li>• Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGG
24. Verbetering concurrentiepositie binnenvaart; Goederenvervoer 05.31	2003	Effectiviteit van het gevoerde beleid c.q. de verleende subsidies. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O informatie niet beschikbaar.</li> <li>• Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGG
25. Regeling Samenwerkingsverbanden binnenvaart; Goederenvervoer 05.31	2000	Effectiviteit van het gevoerde beleid c.q. de verleende subsidies. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid wordt niet expliciet onderzocht.</li> <li>• Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGG
25. Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen: Veiligheid; Goederenvervoer 05.20	2002	Werking en gevolgen wet. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Geraamde kosten f 140 000.</li> </ul>	DGG; intern + extern

Onderwerp; beleidsterrein; begrotings-artikel	Periode	Aard en doel onderzoek Gevoeligheid misbruik en oneigenlijk gebruik (M&O) Geraamde kosten	Opdrachtgever en uitvoering
26. Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen; 05.20	2002	Werking en gevolgen wet. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGG uitvoerende instanties overheid en extern
27. Nederland Distributieland; Goederenvervoer 05.31.03	2003	Werking van de subsidieregeling <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O informatie niet beschikbaar.</li> <li>• Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGG
28. Subsidieregeling haven interne projecten II; 05.32	2004	Effecten van de regeling op de concurrentiepositie in de praktijk. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid wordt niet expliciet onderzocht.</li> <li>• Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGG

## Programma beleidsevaluaties DGTP

Onderwerp; beleidsterrein; begrotings-artikel	Periode	Aard en doel onderzoek Gevoeligheid misbruik en oneigenlijk gebruik (M&O) Geraamde kosten	Opdrachtgever en uitvoering
1. Evaluatie Telecommunicatiewet '98	continu	Middels kengetallen worden de effecten van de nieuwe TW gemonitord. De resultaten kunnen aanleiding vormen tot wijziging van de uitvoeringsbesluiten. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Geraamde kosten f 225 000.</li> </ul>	DGTP; in-, extern
2. Evaluatie frequentiebeleid	2000	Ex-post; Evaluatie Nationaal Frequentieplan. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGTP; in-, extern
3. Evaluatie telematicabeleid	2000	Ex-post; Evaluatie van de effectiviteit en efficiency van het gevoerde telematicabeleid. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Geraamde kosten f 235 000.</li> </ul>	DGTP; in-, extern
4. Evaluatie universele dienstverlening	2000	Ex-post; Toets of de huidige wettelijke waarborg van een basisniveau van telecommunicatie dienstverlening nog steeds voldoet. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGTP; in- extern
5. Evaluatie ONP-richtlijn	2000/2001	Ex-post; Europese evaluatie van de ONP-richtlijn waaraan de lidstaten een bijdrage leveren. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Geraamde kosten f 20 000.</li> </ul>	DGTP; in-, extern
6. Evaluatie UMTS	2001	Ex-post; Evaluatie uitgifte UMTS-frequenties. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGTP; in-, extern
7. Evaluatie OPTA	2001	Ex-post; Wettelijk verplichte evaluatie van de OPTA-wet en het ZBO OPTA. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Geraamde kosten f 685 000.</li> </ul>	DGTP; in-, extern
8. Evaluatie radio-omroep (zero-base)	2001	Ex-post; Evaluatie beleid radio-omroepbeleid n.a.v. uitgifte vergunningen AM/FM-frequenties. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGTP; in-, extern
9. Evaluatie aftapbeleid	2001	Ex post; Evaluatie lagere regelgeving op het gebied van aftappen. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGTP; in-, extern
10. Evaluatie nummerbeleid	2001	Ex post; Evaluatie «nummerplan telefoon- en ISDN-diensten. <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGTP; in-, extern
11. Evaluatie TTP-beleid	2001	Ex-post; Evaluatie van de effectiviteit van het beleid t.a.v. Trusted Third Parties (TTP's). <ul style="list-style-type: none"> <li>● M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>● Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGTP; in-, extern

Onderwerp; beleidsterrein; begrotings-artikel	Periode	Aard en doel onderzoek Gevoeligheid misbruik en oneigenlijk gebruik (M&O) Geraamde kosten	Opdrachtgever en uitvoering
12. Evaluatie RDR	2002	Ex post; Evaluatie van de agentschapsstatus van de RDR. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGTP; in-, extern
13. Evaluatie continuïteitsplanning	2002	Ex post; Evaluatie effectiviteit continuïteitsplanning <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGTP; in-, extern
14. Evaluatie BARP	2003	Ex-post; Wettelijk verplichte periodieke evaluatie van het Besluit Algemene Richtlijnen Post. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing</li> <li>• Informatie geraamde de kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGTP; in-, extern
15. Evaluatie OPTA	2005	Ex-post; Wettelijk verplichte evaluatie van de OPTA-wet en het ZBO OPTA. <ul style="list-style-type: none"> <li>• M&amp;O-gevoeligheid niet van toepassing.</li> <li>• Informatie geraamde kosten niet beschikbaar.</li> </ul>	DGTP; in-, extern

## Afgeronde beleidsevaluaties KNMI

Onderwerp; beleidsterrein; begrotingsartikel	Periode	Titel, plaats, datum en jaar van uitgave	Aard en doel onderzoek	Opdrachtgever en uitvoering	Onderzoekresultaten	Beleidsconclusies en gebruik
1. Klimaatonderzoek KNMI; Agentschap KNMI; 07.05.	1995-1999	Rapport: KNMI Climate Research, De Bilt januari 2000.	Ex post; Onderzoek kwaliteit en richting van het klimaatonderzoek.	KNMI; internationaal samengesteld «review committee» onder leiding van Prof. Dr. R.J. Murriss	Het klimaatonderzoek bij het KNMI heeft naar internationale maat- staven gemeten een hoog niveau bereikt. De commissie is posi- tief over de (inter)na- tionale samenwerking en de positie van het KNMI in de onder- zoekswereld.	Ten aanzien van de interne organi- satie zijn enkele aanbevelingen voor verbetering gedaan.

**BIJLAGE 8**
**ECONOMISCHE EN FUNCTIONELE CLASSIFICATIE**
**Overzicht A: Uitgaven en ontvangsten per functionele categorie met totalen per functionele hoofdgroep**

	Omschrijving	Uitgaven (NLG 1000)			Ontvangsten (NLG 1000)		
		1999	2000	2001	1999	2000	2001
01.1	Uitv. en wetg. lichamen, bestuursorganen	5 591	6 341	5 356	1 249		
01	<b>Algemeen bestuur, buitenlandse betrekkingen en ontw.samenwerking</b>	5 591	6 341	5 356	1 249		
03.5	Burgerlijke bescherming	4 426	2 392	2 042			
03	<b>Openbare orde en veiligheid</b>	4 426	2 392	2 042			
07.33	Kwalitatief beheer oppervlaktewater	50 069					
07.35	Overig milieubeheer		20 000	20 000			
07	<b>Volkhuisvesting, ruimtelijke ordening en milieu</b>	50 069	20 000	20 000			
11.1	Algemeen economische aangelegenheden	42 071	30 205	31 959	2 100	32 776	4 500
11.11	Economische aangelegenheden e.d.		1 578	1 578			
11	<b>Algemeen economische aangelegenheden, handel, nijverheid en diensten</b>	42 071	31 783	33 537	2 100	32 776	4 500
12.0	Algemeen	325 645	369 056	385 716			
12.1	Landwegen						
12.12	Algemene infrastructuur	7 113 504	7 152 683	7 614 532	16 561	10 255	3 060
12.13	Metro, tram, bus	2 459 143	2 641 242	2 554 057	248		
12.14	Overige verkeer- en vervoerdiensten	110 254	95 443	94 923	1		
12.2	Spoorwegen	447 705	319 010	305 840			
12.3	Scheepvaartwegen en havens	9 138	10 860	10 420			
12.33	Boot- en veerdiensten	67 913	71 527	62 716			
12.34	Overige scheepvaartdiensten	175 980	146 058	130 740	73 661	70 626	61 326
12.4	Luchtvaartwegen	187 329	257 929	256 242	143 545	151 310	139 110
12.41	Verkeer en vervoer (luchtvaartwegen/onderzoek)	66 762	62 641	60 497			
12.6	Communicatie	46 548	51 779	60 313	1 745 408	1 192 632	842 163
12.72	Verkeer en vervoer (waterkering)	11 798	64 567	49 959			
12.9	Combinatie van 12.0 t/m 12.8	757 135	813 356	667 853	66 654	148 471	151 212
12	<b>Verkeer, vervoer, communicatie en water</b>	11 778 854	12 056 151	12 253 808	2 046 078	1 573 294	1 196 871
13.1	Rente				470		
13	<b>Uitgaven en ontvangsten die niet of niet onmiddellijk over de hoofdgroepen 10 t/m 13 worden verdeeld</b>				470		
<b>Totaal</b>		<b>11 881 011</b>	<b>12 116 667</b>	<b>12 314 743</b>	<b>2 049 897</b>	<b>1 606 070</b>	<b>1 201 371</b>

**Overzicht B: Uitgaven en ontvangsten per economische categorie met totalen per economische hoofdgroep**

Code	Omschrijving	Uitgaven (NLG 1000)			Ontvangsten (NLG 1000)		
		1999	2000	2001	1999	2000	2001
01	Nader te verdelen over hoofdgroep 1 t/m 9	370 105	424 933	351 543			
03	Interne verrichtingen	7 081 077	7 114 750	7 585 290			
08	Interne verrichtingen				23 781	53 120	53 120
<b>0</b>	<b>Totaal nader te verdelen</b>	<b>7 451 182</b>	<b>7 539 683</b>	<b>7 936 883</b>	<b>23 781</b>	<b>53 120</b>	<b>53 120</b>
11	beloning van werknemers	394 630	387 113	382 053	1 115	2 245	2 245
12	overige goederen en diensten (intermediair verbruik)	750 752	817 350	724 425			
16	verkopten van goederen en diensten				87 023	127 377	83 547
<b>1</b>	<b>Output, intermediair verbruik, afschrijvingen en beloning van werknemers</b>	<b>1 145 382</b>	<b>1 204 463</b>	<b>1 106 478</b>	<b>88 138</b>	<b>129 622</b>	<b>85 792</b>
21	Niet verdeeld	30 000					
26	Rente				664 123		
27	winstuitkeringen				403 526	1 047 338	746 199
<b>2</b>	<b>Inkomen uit vermogen</b>	<b>30 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 067 649</b>	<b>1 047 338</b>	<b>746 199</b>
31	subsidies (producenten)	292 527	185 763	176 926			
36	belastingen op productie en invoer				20 012	91 035	96 835
<b>3</b>	<b>Primaire inkomensoverdrachten</b>	<b>292 527</b>	<b>185 763</b>	<b>176 926</b>	<b>20 012</b>	<b>91 035</b>	<b>96 835</b>
43C	overige inkomensoverdrachten aan de lokale overheid	2 486 757	2 659 247	2 572 778			
43D	overige inkomensoverdrachten aan/van ondernemingen in de vorm van vennootschappen	103 367	115 873	103 525	4 680	3 000	4 500
43G	overige inkomensoverdrachten aan het buitenland	60 637	67 008	40 896			
47A	overige inkomensoverdrachten binnen de centrale overheid				8 548	26 878	2 548
47D	overige inkomensoverdrachten van ondernemingen in de vorm van vennootschappen				248		
47G	overige inkomensoverdrachten van het buitenland				2 100	2 200	4 500
<b>4</b>	<b>Secundaire inkomensoverdrachten</b>	<b>2 650 761</b>	<b>2 842 128</b>	<b>2 717 199</b>	<b>15 576</b>	<b>32 078</b>	<b>11 548</b>
52	overige nieuwe investeringsgoederen	116 352	213 482	257 864			
57	voorraadvorming (intering)						
<b>5</b>	<b>Investerings- en afschrijvingen</b>	<b>116 352</b>	<b>213 482</b>	<b>257 864</b>			
62C	investeringsbijdrage aan de lokale overheid		20 000	20 000			
62D	investeringsbijdragen aan/van ondernemingen in de vorm van vennootschappen	24 484	48 856	37 642	817		
63A	overige kapitaaloverdrachten aan de centrale overheid	61 285	62 279	61 801			
63D	overige kapitaaloverdrachten aan/van ondernemingen in de vorm van vennootschappen	747			37 230	25 000	20 000
63E	overige kapitaaloverdrachten aan gezinnen	69 050					
<b>6</b>	<b>Kapitaaloverdrachten en aan- en verkopen van niet-geproduceerde niet-financiële activa</b>	<b>155 566</b>	<b>131 135</b>	<b>119 443</b>	<b>38 047</b>	<b>25 000</b>	<b>20 000</b>
72D	verstrekking van langlopende leningen aan ondernemingen in de vorm van vennootschappen						
73D	aankoop van aandelen en overige deelnemingen	39 241	13				
77D	aflossing van langlopende leningen aan ondernemingen in de vorm van vennootschappen				735 854	227 877	187 877
78D	Verkoop van aandelen en overige deelnemingen				60 840		
<b>7</b>	<b>Mutaties in financiële activa met een lange looptijd</b>	<b>39 241</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>796 694</b>	<b>227 877</b>	<b>187 877</b>
<b>Totaal</b>		<b>11 881 011</b>	<b>12 116 667</b>	<b>12 314 743</b>	<b>2 049 897</b>	<b>1 606 070</b>	<b>1 201 371</b>



**Directie Voorlichting**

Bij de Directie Voorlichting (DVO) zijn 55 medewerkers direct werkzaam met voorlichting. De loonkosten bedragen ca. f 5,5 mln. De materiële uitgaven bedragen f 0,4 mln. De programmautgaven van de directie bedragen ca. f 4,9 mln.

**Mediavorlichting**

Voor het jaar 2000 en 2001 is voor mediavorlichting een bedrag begroot van f 0,8 mln.

Voorlichting is het afgelopen jaar vaker ingezet als instrument om de samenhang en maatschappelijke relevantie van VenW-beleid beter bekend te maken voor politiek en maatschappelijk draagvlak dat voor het beleid noodzakelijk is.

Belangrijke beeldbepalende gebeurtenissen van 2000 waren:

- De grote projecten als de HSL en de Betuweroute
- ONL
- BOR
- NVVP
- Veilingen van frequenties
- Ruimte voor het water

**Communicatieonderzoek**

Communicatieonderzoek (0.9 mln.) bestaat onder andere uit de volgende componenten die alle tot doel hebben meer doelgroepgericht te kunnen communiceren:

- Media-analyses: hierbij wordt de berichtgeving over voor VenW relevante onderwerpen geanalyseerd op de aanwezigheid en ontwikkeling van trends;
- Stakeholderanalyses: de visies en standpunten van voor VenW relevante partijen worden geanalyseerd en in kaart gebracht. Ook ontwikkelingen in standpunten worden gevolgd;
- Pretests en evaluatie-onderzoeken: elke campagne wordt voorafgegaan door een zogenaamde pretest, teneinde vooraf inzicht te krijgen in de begrijpelijkheid, duidelijkheid, relevantie en mogelijke effectiviteit van de nieuwe campagne. Achteraf worden middels een evaluatie de werkelijke effecten van de campagnes onderzocht;
- Interne communicatie onderzoeken: om zicht te krijgen op de dynamiek van interne informatiestromen in het ministerie wordt onderzoek verricht dat tot doel heeft de communicatie binnen en tussen de dienstonderdelen van VenW te optimaliseren;
- Opinie-onderzoek: hierbij gaat het om diverse vormen van ad-hoc en anticiperend (structureel) kwalitatief en kwantitatief onderzoek naar (aspecten van) de publieke opinie;
- Monitor-onderzoek: om de ontwikkeling van publieksopvattingen over specifieke beleidsterreinen in kaart te brengen wordt periodiek een monitor-onderzoek gehouden. Met behulp van de resultaten kan de communicatie zodanig worden ingericht dat beter kan worden ingespeeld op de informatiebehoefte van de verschillende doelgroepen.

## **Campagnes 2001**

De volgende thema's zullen in 2001 onderwerp van campagne zijn:

- bestuurders van rechts voorrang
- rijden onder invloed
- jongerenparticipatie/pilot verkeersveiligheid

## **Samenwerking**

Een belangrijke ontwikkeling van de laatste jaren is dat ons ministerie intensiever de samenwerking zoekt als het gaat om het ontplooiën van communicatie-activiteiten. Organisaties als de ANWB, Veilig Verkeer Nederland, Transport en Logistiek Nederland, Regionale Organen Verkeersveiligheid, politie en justitie zijn vaste samenwerkingspartners. Bovendien trekken de departementen sterker met elkaar op dan voorheen. Ook vertegenwoordigers van andere overheden laten zich met grote regelmaat aan de vergadertafel zien. Het project Jongerenparticipatie/pilot Verkeersveiligheid is een bijzondere vorm van samenwerking. Een selecte groep jongeren, ondergebracht in een stichting, adviseert de minister van VenW over verkeersveiligheid: onderwerpen zijn meest geschikte manier van benaderen van de doelgroepen, ideeën die leven bij jongeren. Het team Alert is in 2000 gestart en zal z'n werk doen tot medio 2002.

**Gesloten convenanten periode 1 juni 1999 tot 1 juni 2000**

Doelstelling	Betrokken Partijen	Datum ondertekening	Datum inwerking-treding
Bestuursvereenkomst inzake de milieuhandhavings-samenwerking in de provincie Flevoland	Provincie Flevoland, Heemraadschap Fleverwaard, Waterschap Groot Salland, Minister VROM, gemeente Almere, gemeente Dronten, gemeente Lelystad, gemeente Noordoostpolder, gemeente Urk, gemeente Zeewolde, Minister VenW, Minister LNV	2 juni 1999	3 juni 1999
Overdracht havens Peerenboom en Genderen.	RWS dir. Noord-Brabant. Hoogheemraadschap Alm en Biesbosch	7 juni 1999	7 juni 1999
Bestuursvereenkomst samenwerking bij Handhaving (provincie Noord-Holland, handhaving regio Amsterdam)	Provincie Noord-Holland, Minister VROM, gemeente Amsterdam (stadsdelen De Baarsjes, Bos en Lommer, Geuzeveld/ Slotemeer, Amsterdam Noord, Oost/Watergraafsmeer, Osdorp, Oud-West, Oud-Zuid, Slotervaart/ Overtoomseveld, Westerpark, Zeeburg, Zuideramstel, Zuid-Oost, Centrale Stad en Westpoort, Binnenstad), hoogheemraadschap Uitwaterende Sluizen, Hoogheemraadschap Rijnland, Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht.	17 juni 1999	17 juni 1999
Bestuursvereenkomst Samenwerking in de milieu-handhaving in de provincie Overijssel	De ministers van VROM, LNV, VenW, EZ, Financiën, GS van Overijssel, dagelijks bestuur van de waterschappen Regge en Dinkel, Groot Salland, Rijn en IJssel, Velt en Vecht, colleges van B&W van de gemeenten in Overijssel	22 juni 1999	23 juni 1999
Samenwerkingsovereenkomst inzake handhaving van de omgevingskwaliteit in de provincie Utrecht (met daaraan gehecht: preambule en strafrechtelijk complement)	Colleges van B&W van de gemeenten in de provincie Utrecht (36), het dagelijks bestuur van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, het dagelijks bestuur van het waterschap Vallei en Eem, het dagelijks bestuur van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, de minister van VROM, het college van GS van Utrecht, de minister van LNV, de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, de minister van Justitie, de politie regio Utrecht.	30 juni 1999	1 juli 1999
Zuid-Willemsvaart, herstart traject Veghel-Den Dungen. Rijksbijdrage in de kosten van de aanleg van een loswal.	RWS dir. Noord-Brabant Gemeente Veghel	6 juli 1999	6 juli 1999
Voorfinanciering vervroegde aanleg Rijksweg 50 Kampen-Ramspol.	Ministerie van VenW, Provincie Overijssel, Gemeente Kampen, Gemeente IJsselmuiden	12 juli 1999	12 juli 1999
Overeenkomst inzake de voorfinanciering en vervroegde aanleg van rijksweg 50 Kampen-Ramspol in de prov. Overijssel	Minister van Verkeer en Waterstaat, Provincie Overijssel, Gemeente Kampen, Gemeente IJsselmuiden, Gemeente Zwolle	12 juli 1999	12 juli 1999

Doelstelling	Betrokken Partijen	Datum ondertekening	Datum inwerking-treding
Convenant brand-, ongevals-, milieu-incidenten- en rampenbestrijding grote Gelderse waterwegen		26 juli 1999	26 juli 1999
Rijksweg A73. Rijksbijdrage in aanleg carpoolplaats.	RWS dir. Noord-Brabant. Gemeente Cuijk	26 juli 1999	26 juli 1999
Projectovereenkomst HSL-Zuid	Gem. Dordrecht Staat der Nederlanden	15 juli 1999 (Dordrecht) 9 augustus 1999 (Staat)	9 augustus 1999
Plaatsing twee dynamische route-informatie panelen in de gemeente Naaldwijk bij Bloemenveiling Holland	Min VenW, Stadsgewest Haaglanden Bloemenveiling Holland Kamer van Koophandel Haaglanden	10 augustus 1999	10 augustus 1999 tot na het overleg naar aanleiding van het evaluatie- rapport van de proeffase
Overeenkomst inzake werkzaamheden NS Railinfra-beheer BV ten behoeve van de aanleg van de Calandtunnel in rijksweg 15	Min VenW NS Railinfrastructuur	30 augustus 1999	30 augustus 1999
Rijksweg 67. Regeling overname asfaltverhardingen op kunstwerken De Beek en De Hutten.	RWS dir. Noord-Brabant. Gemeente Asten.	20 september 1999	20 september 1999
Inpassingsovereenkomst HSL-Zuid/ A16 Breda	Gem. Breda Staat der Nederlanden	28 september 1999	28 september 1999
Kaderovereenkomst inzake de samenwerking tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Financiën bij de uitvoering van de niet-fiscale douanetaken op het terrein van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat	Min VenW Min Fin.	29 september 1999	1 oktober 1999
Eigendom, inrichting en beheer natuurcompensatiegronden De Maashorst 2 <sup>e</sup> fase i.v.m. aanleg A50, Eindhoven-Oss.	RWS dir. Noord-Brabant Staatsbosbeheer	10 oktober 1999	10 oktober 1999
Convenant Samenwerking in de milieuwethandhaving Provincie Gelderland Regio West-Veluwe/Valleidaaraan gehecht: preambule en strafrechtelijk complement)	College van GS van de provincie Gelderland, dagelijks bestuur van het waterschap Vallei en Eem, Minister van VROM, Colleges van B&W van de gemeenten Barneveld, Ede Hoevelaken, Nijkerk, Scherpenzeel, Wageningen, de minister van LNV en de staatssecretaris van VenW	15 oktober 1999	16 oktober 1999
Convenant Samenwerking in de milieuwethandhaving Provincie Gelderland Regio Achterhoek (met daaraan gehecht: preambule en strafrechtelijk complement)	College van GS van de provincie Gelderland, dagelijks bestuur van het waterschap Rijn en IJssel, Minister van VROM, Colleges van B&W van de gemeenten Aalten, Bergh, Borculo, Dinxperlo, Doetinchem, Eibergen, Gendringen, Groenlo, Hengelo, Hummelo en Keppel, Lichtenvoorde, Ruurlo, Steenderen, Wehl, Winterswijk, Wisch, Zelhem, de minister van LNV en de staatssecr. van VenW	20 oktober 1999	21 oktober 1999
Overeenkomst betreffende ligplaatsverdeling en hoogwatervoorziening te Millingen aan de Rijn	Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Millingen aan de Rijn, de firma gebroeders G. en W. Janssen, het Recreatieschap Nijmegen en omstreken.	26 oktober 1999	26 oktober 1999

Doelstelling	Betrokken Partijen	Datum ondertekening	Datum inwerking-treding
Convenant Samenwerking in de milieuwethandhaving Provincie Gelderland Regio Noordwest-Veluwe (met daaraan gehecht: preambule en strafrechtelijk complement)	College van GS van de provincie Gelderland, dagelijks bestuur van het waterschap Veluwe, Minister van VROM, Colleges van B&W van de gemeenten Elburg, Epe, Ermelo, Harderwijk, Hattem, Heerde, Nunspeet, Oldebroek en Putten, de minister van LNV en de staatssecretaris van VenW	27 oktober 1999	28 oktober 1999
Regionale Bestuursovereenkomst Milieuwet-handhaving Zuid-Holland Zuid; afspraken ter verbetering van de kwaliteit in en de samenwerking bij de milieuwet-handhaving.	Minister van VROM, Minister van LNV, Staatssecretaris van VenW, College van GS van Zuid-Holland, Dagelijks bestuur van het Zuiveringsschap Hollandse Eilanden en Waarden, het Dagelijks Bestuur van het Samenwerkingsverband Regio Zuid-Holland Zuid, Colleges van BenW van de gemeenten in de regio Zuid-Holland Zuid: Albasserdam, Binnenmaas, Cromstrijen, Dordrecht, Giessenlanden, Gorinchem, Graafstroom, 's-Gravendeel, Hardinxveld-Giesendam, Heerjansdam, Hendrik Ido Ambacht, Korendijk, Leerdam, Liesveld, Nieuw-Lekkerland, Oud-Beijerland, Papendrecht, Sliedrecht, Strijen, Zederik, Zwijndrecht.	29 oktober 1999	30 oktober 1999
Weg Transvaal. Goedkeuring wijze van aanbesteding werken, financiële compensatie gemeente en instemming meer en minder werk.	RWS dir. Noord-Brabant Gemeente Werkendam	8 november 1999	8 november 1999
Intentieverklaring BORD. Plan van aanpak verkeersstudie BORD (deelprojecten o.a. rijksweg A27)	RWS dir. Noord-Brabant Provincie Noord-Brabant Gemeenten Breda, Oosterhout, Gilze en Rijen en Dongen.	10 november 1999	10 november 1999
Convenant Samenwerking in de milieuwethandhaving Provincie Gelderland; Apeldoorn (met daaraan gehecht: preambule en strafrechtelijk complement)	College van GS van de provincie Gelderland, dagelijks bestuur van het waterschap Veluwe, Minister van VROM, College van B&W van de gemeente Apeldoorn, de minister van LNV en de staatssecretaris van VenW	11 november 1999	12 november 1999
Zuid-Willemsvaart, herstart traject Veghel-Den Dungen. Regeling beheer en onderhoud nieuwe brug met toeleidende weg.	RWS dir. Noord-Brabant Gemeente Bernheze	11 november 1999	11 november 1999
In het kader van het project Rijksweg 15 ontsluiting Vondelingenplaat; Taakverdeling en toedeling beheer en onderhoud van het wegenstelsel c.a. na aanleg van de Botlekspoor-tunnel en de aanpassing van het wegennet met inbegrip van de aansluiting op rijksweg 15 gedeelte Botlektunnel-Beneluxplein	Min VenW Gem. Rotterdam NS Railinfrabeheer BV Wijkraad Pernis	18 november 1999	18 november 1999
Overeenkomst Aquaduct Veluwemeer (overeenkomst t.b.v. realisatie en voorbereiding, het regelen van eigendomsoverdrachten, het regelen van het beheer en onderhoud en de financiering van een nieuwe oeververbinding in de Randmeren (Veluwemeer, Wolderwijd)).	Staat der Nederlanden/Minister VenW, provincie Flevoland, provincie Gelderland, gemeente Harderwijk, gemeente Zeewolde	24 november 1999	24 november 1999

Doelstelling	Betrokken Partijen	Datum ondertekening	Datum inwerking-treding
Zuid-Willemsvaart, herstart traject Veghel-Den Dungen. Regeling beheer en onderhoud nieuwe brug met toeleidende wegen en een verbindingsweg.	RWS dir. Noord-Brabant. Gemeente Sint-Michielsgestel	25 november 1999	25 november 1999
Convenant Samenwerking in de milieuwethandhaving Provincie Gelderland Regio IJsselstreek (met daaraan gehecht: preambule en strafrechtelijk complement)	College van GS van de provincie Gelderland, het dagelijks bestuur van de waterschappen Veluwe en Rijn en IJssel, minister van VROM, Colleges van B&W van de gemeenten Brummen, Gorsseel, Lochem, Voorst, Vorden, Warnsveld en Zutphen, de minister van LNV en de staatssecr. van VenW	26 november 1999	27 november 1999
Bestuursovereenkomst Handhavingssamenwerking milieuwetgeving in Fryslân	Minister VROM, Minister EZ, Minister LNV, Minister Financiën, Staatssecretaris VenW (directie Noord-Nederland, Noord-Holland, IJsselmeergebied), provincie Fryslân, alle Friese gemeenten	1 december 1999	1 december 1999
Aanleg HW in Limburg (A73-Zuid, A74, N280-Oost, Oost Tangent, Roermond)	Ministerie van VenW, Provincie Limburg	2 december 1999	2 december 1999
Overeenkomst betreffende het vervangen van een gedeelte van de aardebaan van de spoorweg Arnhem-Nijmegen gelegen in de uiterwaarden van de Nederrijn door nieuwe aanbruggen, als gevolg van de aanpassing en de verruiming van het doorstroomprofiel van de Nederrijn in de gemeente Renkum	NS Railinfrabeheer B.V. en Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat	2 december 1999	2 december 1999
Convenant Samenwerking in de milieuwethandhaving Provincie Gelderland Regio Arnhem (met daaraan gehecht: preambule en strafrechtelijk complement)	College van GS van de provincie Gelderland, dagelijks bestuur van het Zuiveringsschap Rivierenland, het dagelijks bestuur van het Waterschap Rijn en IJssel, Minister van VROM, Colleges van b&w van de gemeenten Angerlo, Arnhem, Bommel, Didam, Dodewaard, Doesburg, Duiven, Elst, Gendt, Heteren, Huissen, Renkum, Rijnwaarden, Rozendaal, Valburg, Westervoort en Zevenaar, de minister van LNV en de staatssecretaris van VenW	2 december 1999	3 december 1999
Convenant Samenwerking in de milieuwethandhaving Provincie Gelderland Regio Nijmegen (met daaraan gehecht: preambule en strafrechtelijk complement)	College van GS van de provincie Gelderland, dagelijks bestuur van het Zuiveringsschap Rivierenland, Minister van VROM, Colleges van b&w van de gemeenten Beuningen, Druten, Groesbeek, Heumen, Millingen a/d Rijn, Nijmegen, Ubbergen, West Maas en Waal en Wijchen, de minister van LNV en de staatssecretaris van VenW	2 december 1999	3 december 1999
Rijksweg 58, omliegging Etten-Leur. Rijksbijdrage in herinrichting en vergoeding achterstallig onderhoud traverse Etten-Leur.	RWS dir. Noord-Brabant. Gemeente Etten-Leur.	3 december 1999	3 december 1999
Rijksweg A4, Dinteloord-Bergen op Zoom. Vergoeding investeringskosten en grondaankoopkosten weggedeelte tussen oostelijke randweg en vervangende A4.	RWS dir. Noord-Brabant. Provincie Noord-Brabant.	6 december 1999	6 december 1999

Doelstelling	Betrokken Partijen	Datum ondertekening	Datum inwerking-treding
Zuid-Willemsvaart, renovatie middendeel. Aanpassing onderliggend wegennet i.v.m. aanleg nieuwe brug over sluis 13.	RWS dir. Noord-Brabant Provincie Noord-Brabant. Gemeente Someren.	6 december 1999	6 december 1999
Overeenkomst ten behoeve van de uitvoering en financiering van de inrichting PEN-eiland en omgeving	Minister VenW, Minister LNV, provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam, gemeente Diemen, Staatsbosbeheer, Dienst Landelijk Gebied	6 december 1999	6 december 1999
Aansluiting A12/N209 in de gemeente Bleiswijk en opheffen AHOB Hoefweg (N209)	Min VenW Prov. ZH Gem. Bleiswijk, Gem. Zoetermeer NS Railinfrabeheer BV	9 december 1999	9 december 1999 tot 31 december 2010 of zoveel eerder als alle partijen constateren dat de gemaakte afspraken volledig zijn nagekomen of zoveel later indien verlenging van de overeenkomst opportuun is.
Zuid-Willemsvaart traverse Helmond. Afkoop door Staat van kosten afsluiten schutkolk, aanpassen van spuimiddel sluis 7 en vernieuwen ged. Boordvoorziening.	RWS dir. Noord-Brabant. Gemeente Helmond.	9 december 1999	9 december 1999
Convenant Samenwerking in de milieuwethandhaving Provincie Gelderland Regio Rivierenland (met daaraan gehecht: preambule en strafrechtelijk complement)	College van GS van de provincie Gelderland, dagelijks bestuur van het Zuiveringsschap Rivierenland, Minister van VROM, Colleges van B&W van de gemeenten Buren, Culemborg, Echteld, Geldermalsen, Kesteren, Lingewaal, Maasdriel, Neerijnen, Tiel, Zaltbommel, de minister van LNV en de staatssecretaris van VenW	9 december 1999	10 december 1999
Samenwerking tussen EZ en de regio op het gebied van bedrijventerreinen, innovatie en marktwerking	Min EZ, IPO, VNG, Min VenW (VenW is alleen betrokken bij het onderdeel bedrijventerreinen en heeft alleen daarvoor getekend)	9 december 1999	1 januari 2000
Financiële bijdrage aan provincie Utrecht tbv. Provincie Magazine Utrecht	VenW, provincie Utrecht	10 december 1999	1 juli 2000
Bestuursovereenkomst Milieuwet-handhaving Zuid-Holland (met daaraan gehecht preambule en strafrechtelijk complement)	Het ministerie van VROM (de Inspectie Milieuhygiëne Zuid-West), Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (Rijkswaterstaat directies Zuid-Holland, Oost-Nederland, Utrecht en Zeeland), de Algemene Inspectiedienst West-Nederland, provincie Zuid-Holland, hoogheemraadschappen van Rijnland, Delfland en Schieland, het zuiveringsschap Hollandse Eilanden en Waarden, de 95 gemeenten in Zuid-Holland	13 december 1999	14 december 1999

Doelstelling	Betrokken Partijen	Datum ondertekening	Datum inwerking-treding
Beëindiging gebruik tinhoudende aangroeiwerende verven op vissersvaartuigen	Staatssecretaris VenW Nederlandse Visserbond Federatie van Visserijvereniging Verenigde Nederlandse Visserij coöperaties Vereniging van Verf- en Drukinkt- fabrikanten Vereniging van Nederlandse Scheepsbouwindustrie	14 december 1999	14 december 1999
Zuid-Willemsvaart, herstart traject Veghel-Den Dungen. Regeling beheer en onderh. nieuwe brug met toeleidende weg, een ontsluitingsweg en een aansluiting.	RWS dir. Noord-Brabant Gemeente Schijndel	17 december 1999	17 december 1999
Overeenkomst betreffende de sanering en herinrichting van de Jan Gerritsepolder in de gemeente Barendrecht	Min VenW Gem. Barendrecht Waterschap IJsselmonde Natuur- en Recreatieschap IJssel- monde	17 december 1999	17 december 1999
Overeenkomst tot uitbesteding van het natuurbeheer van het natuurontwikkelingsproject Vossemeer (Afstemming beheerstaken)	Staatsbosbeheer, Minister VenW	22 december 1999	22 december 1999
Overeenkomst tot uitbesteding van het natuurbeheer van het natuurontwikkelingsproject De Abbett II (Afstemming beheerstaken)	Staatsbosbeheer, Minister VenW	22 december 1999	22 december 1999
Overeenkomst tot uitbesteding van het natuurbeheer van het PEN-eiland (Afstemming beheerstaken)	Staatsbosbeheer, Minister VenW	22 december 1999	22 december 1999
Overeenkomst betreffende het aanpassen van de vaarkruisingen in het gedeelte Nyega-Hemriksein van RW31 i.h.k.v. de ombouw tot dubbelbaans aw.	Ministerie van VenW, loco CdK Friesland	23 december 1999	23 december 1999
Aanpassen vaarwegkruisingen in gedeelte Nijega-Hemriksein van rijksweg 31 in het kader van ombouw tot dubbelbaans autoweg	Minister van VenW, Prov. Fryslân	23 december 1999	23 december 1999
Fileplan Regio Rotterdam Samenwerkings-overeenkomst Halfweg en Molenwatering Spijkenisse	Min VenW, Stadsregio Rotterdam Prov. ZH, Gem. Spijkenisse Ondernemers Federatie Spijkenisse Aircona-Klimotech BV Van der Ent Verhuizingen SGS Nederland BV Stichting Bereikbaarheid Rijnmond	17 februari 2000	17 februari 2000
Overeenkomst betreffende aansprakelijkheid, de eigendom, de instandhouding en de hiermee verband houdende financiering van een verkeersregelinstallatie ter plaatse van de noordelijke aansluiting van de N209, Gemeeneweg op Rijksweg 11 gemeente Rijnwoude	Min VenW Prov. ZH	17 februari 2000	17 februari 2000
Overeenkomst betreffende de voorbereiding, de aanschaf, de aanleg, de instandhouding, de eigendom, de aansprakelijkheid en de financiering van een verkeersregelinstallatie op het kruispunt rijksweg 11/N207 in de gemeente Alphen aan de Rijn	Min VenW Prov. ZH	17 februari 2000	17 februari 2000



Doelstelling	Betrokken Partijen	Datum ondertekening	Datum inwerking-treding
Uitwerking van overeenkomst van 2-12-1999 (nr. LB-5846), waarin afspraken zijn vastgelegd met betrekking tot de aanleg en financiering van een pakket van infrastructurele projecten in Noorden Midden Limburg.	De Minister van Verkeer en Waterstaat, vertegenwoordigd door de HID van de Directie Limburg van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat en Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg, vertegenwoordigd door de Gedeputeerde van de Provincie Limburg voor ondermeer Verkeer en Waterstaat.	23 februari 2000	23 februari 2000
Aansluiting A12/Veenweg in de gemeente Nootdorp en opheffen AHOB Veenweg in relatie tot aanleg van de Nootdorpboog	Min VenW Stadsgewest Haaglanden Gsr Samenwerkingsverband Ypenburg Gem. Nootdorp, Gem. Leidschendam Ontw. Bedrijf Leidschenveen Gsr Bedrijvenschap Forepark	9 maart 2000	9 maart 2000 tot 31 december 2006 of zoveel eerder als alle partijen constateren dat de gemaakte afspraken volledig zijn nagekomen of zoveel later indien verlenging van de overeenkomst opportuun is.
Rijksstraatweg. Regeling aanpassing voortuinen incl. vergoedingen aan gebruikers en instemming met meer en minder werk.	RWS dir. Noord-Brabant. Gemeente Werkendam	28 maart 2000	28 maart 2000
Projectovereenkomst HSL-Zuid	Gem. Heerjansdam Staat der Nederlanden	5 april 2000 (Staat) 7 april 2000 (Heerjansdam)	7 april 2000
Aanpassing afritten A29 Barendrecht ZHV 004.6913-00	Min VenW Gem. Barendrecht	5 april 2000	5 april 2000 tot 31 december 2001 of zoveel eerder als alle partijen constateren dat de gemaakte afspraken volledig zijn nagekomen
Overleg Verkeer en Vervoer Fryslân	Rijk, Prov. Fryslân, alle Friese gemeenten	13 april 2000	1 januari 2000
Vastlegging bestuurlijke afspraken betreffende uitgangspunten bij de realisatie van nieuwe wegstructuur in Noord- en Midden Limburg	De Minister van Verkeer en Waterstaat, Gedeputeerde Staten van Limburg c.q. de Provincie Limburg, gemeente Tegelen, gemeente Venlo, gemeente Belfeld	26 april 2000	27 april 2000
Intentieovereenkomst PPS Rijksweg 35; afspraken t.a.v. wijze waarop partijen gezamenlijk de haalbaarheid van een PPS-constructie zullen onderzoeken voor RW 35	Provincie Overijssel, Gemeente Almelo, Gemeente Wierden, Gemeente Hellendoorn, Gemeente Borne, Ministerie van Verkeer en Waterstaat	11 mei 2000	11 mei 2000
Wijzigingsovereenkomst Driepartijenovereenkomst d.d. 28 juni 1997 betreffende de aanleg, het beheer en onderhoud van de Noordelijke Randweg Haagse Regio in de Provincie Zuid-Holland en de gemeente Den Haag	Min VenW Prov. ZH Gem. Den Haag	19 mei 2000	28 juni 1997
Rijksweg 67. Regeling beheer en onderhoud verkeersplein Asten.	RWS dir. Noord-Brabant Gemeente Asten	29 mei 2000	29 mei 2000

Doelstelling	Betrokken Partijen	Datum ondertekening	Datum inwerking-treding
Samenwerkingsovereenkomst inzake de realisatie baggerwerk Gependam en de aanleg Naviduct te Enkhuizen	Minister VenW, gemeente Enkhuizen	9 juni 1999	9 juni 1999